K
65.31
M914

NLRK 00411028

246
1900589
Отдел национальной и краеведческой литературы

625.1 (47.20) К 65.37
М-915 М 914

С. С. С. Р.

Н. К. П. С.

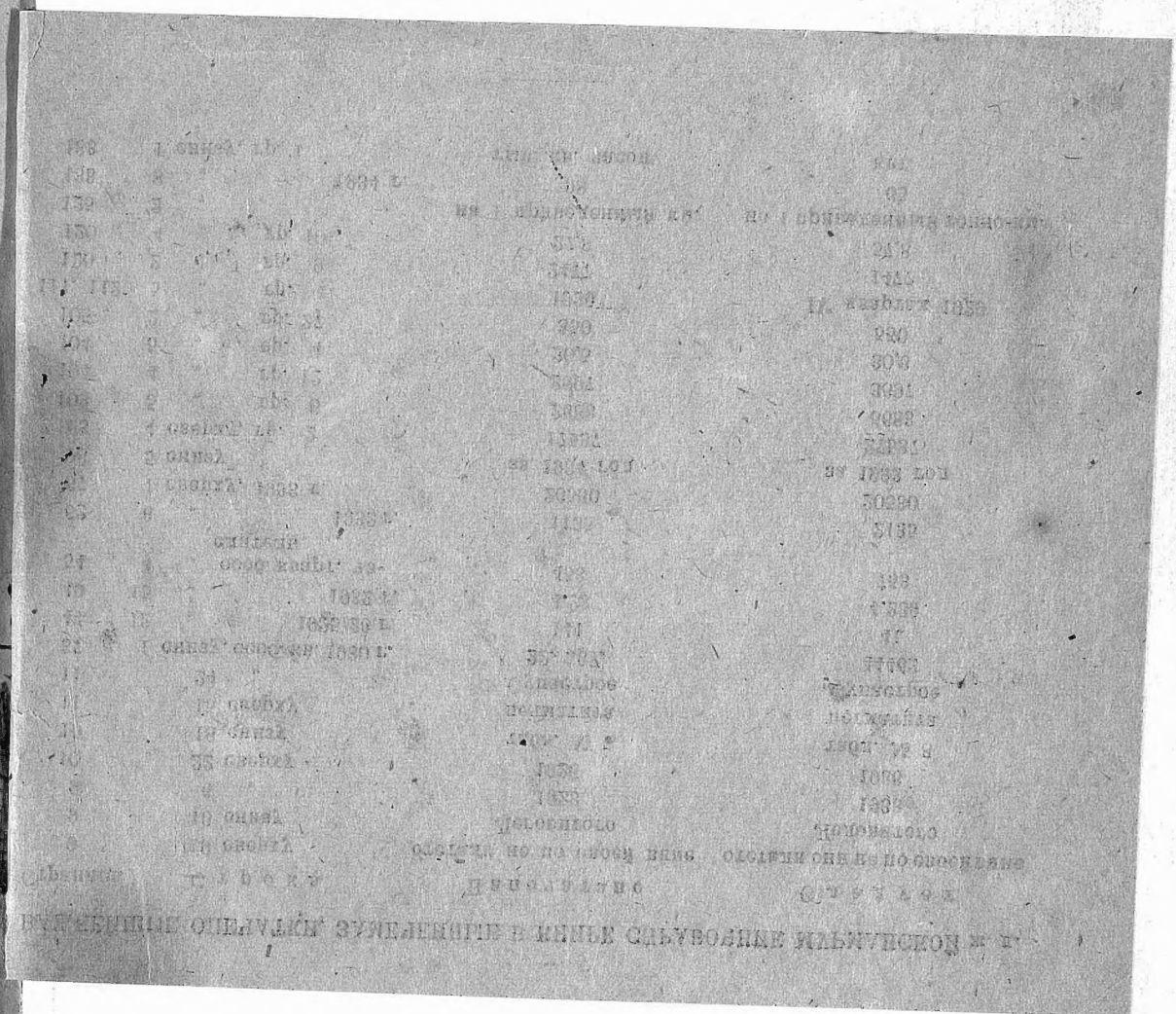
№ 108

ВАЖНЕЙШИЕ ОПЕЧАТКИ, ЗАМЕЧЕННЫЕ В КНИГЕ СПРАВОЧНИК МУРМАНСКОЙ ж. д.

Страница	Строка	Напечатано	Следует
9	19 сверху	отстали не по своей вине	отстали они не по своей вине
9	19 снизу	Леговитого	Ледовитого
9	6 „	1923	1933
10	22 сверху	1926	1936
10	18 снизу	табл. № 7	табл. № 8
11	15 сверху	печматита	пегматита
11	24 „	Супастрое	Сунастрое
37	1 снизу, особ. кв. 1930 г.	22. 587	44462
44	12 „ 1925/26 г.	141	41
49	15 „ 1932 г.	4.23	4.239
54	4 „ особ. кварт. числитель	453	753
62	6 „ 1932 г.	1135	2135
67	1 сверху, 1933 г.	26530	20530
98	5 снизу	за 1934 год	за 1933 год
103	4 сверху, гр. 2	17537	27537
103	5 „ гр. 6	2683	5683
104	4 „ гр. 12	2697	3697
104	5 „ гр. 4	20,5	30,6
105	2 „ гр. 27	350	550
111, 112	5 „ гр. 1	1929	IV квартал 1929
120	2 „ гр. 9	2477	1477
120	4 „ гр. 10	27,8	57,8
125	2 „	на 1 приведенный км.	на 1 приведенный тонно-км.
133	8 „ 1934 г.	98	65
133	1 снизу, гр. 1	тыс. кв. часов	квт.

Национальная библиотека Республики Карелия

Издание Управления Мурманской жел. дор.
ЛЕНИНГРАД
1934 г.



625.1 (47.20) К 65.37
М-915 М 914

С. С. С. Р.

Н. К. П. С.

№ 108

МУРМАНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

СПРАВОЧНИК

(ЭКОНОМИКА РАЙОНА И РАБОТА ДОРОГИ)

1922/23—1933 г.

1900589 Кр

К-ФССР
Государственная Публичная
БИБЛИОТЕКА
КАБИНЕТ
КРАЕВЕДЕНИЯ

Национальная
библиотека
Республики Карелия

Издание Управления Мурманской жел. дор.
ЛЕНИНГРАД
1934 г.

1999

ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

I. Введение (постройка дороги и экономика ее района) 1
II. Данные, характеризующие экономику района дороги 2
III. Перевозки грузов и пассажиров 5
IV. Работа подвижного состава 7
V. Отопление паровозов 8
VI. Капиталовложения 10
VII. Труд 11
VIII. Происшествия 12
IX. Финансы 12
X. Основное имущество дороги 12

Издание Управления Мурманской жел. дор.

Ответственный редактор — *Н. И. Кашменский* Технич. редактор *Г. Р. Кац*
Заказ № 3128 Формат бумаги 78×107 1/16 Бум. л. 4 1/4 Печатных знаков в п. л. 117.312
Ленгорлит № 13326

Отпечатано в типографии Транжелдориздата им. Лоханкова, Ленинград, улица Правды 15.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Настоящее издание имеет своей задачей послужить справочником, в котором в систематическом порядке помещены цифры, рисующие с разных сторон работу Мурманской железной дороги.

Надобность в таком справочнике ощущалась давно и постоянно. И при анализе работы дороги и при построении плановых предположений, при составлении текущих обзоров и при обсуждении различных вопросов, всегда остро чувствовалась потребность иметь под рукой удобно расположенный, достаточно полный и вполне надежный, в смысле правильности цифр, материал, которым можно было бы легко пользоваться, не тратя времени на необходимые выборки.

Справочник начинается с 1922 — 23 года. Эта дата выбрана, как потому, что с этого времени дорога начала прочно становиться на ноги и работа ее приняла достаточно значительный и устойчивый характер, так и потому, что самый цифровой материал сделался качественно полным и точным.

Основу настоящего издания составляют таблицы. В виду того, что в течение расматриваемого периода отчетность неоднократно менялась, было обращено внимание на придание цифрам единообразного смысла и значения, применительно к действующей в последнее время отчетности. Текстовая часть должна служить некоторым пояснением к таблицам и подчеркнуть основные выводы.

В составлении справочника принимали участие — Н. И. Кашменский (Введение, Экономика района дороги), В. А. Копяткевич (Перевозки грузов и пассажиров, Работа подвижного состава), А. Н. Поснов (Отопление паровозов), С. Ф. Войтецкий и П. Я. Чекмарев (Капиталовложения), А. П. Колесников и В. Д. Бальсевич (Труд). Б. Н. Домашев (Происшествия), А. В. Войнов (Финансы) и Н. В. Келтуяла (Основное имущество дороги).

Редакция.

„Социализм—это прежде всего учет
(Ленин)

Введение

Появление первого проекта постройки железной дороги в Карело-Мурманском Крае относит к 1871 году, это — проект Вытегорско-Онежской железной дороги, протяжением 334 версты, как соед нит. звена между Белым морем, Мариинской водной системой и Петербургом. Дело ограничило производством изысканий, законченных в ноябре 1872 года. Вскоре возник проект Больмана, пре лагавшего устройство конно-железной дороги от города Повенца до Кеми и затем на Мурманск Побережье, однако и это предложение осталось без осуществления. В 1894 году Министерство ф нансов высказалось за постройку железнодорожной линии на Мурман, так как это „обеспечило бы бе препятственный, в течение круглого года, находящийся в полной власти одной России, путь к откр тому океану, а следовательно и к берегам Западной Европы и „без этого многие государственн надобности остались бы неудовлетворенными, а путь дал бы России большие выгоды". В том же го вопрос о дороге на Мурман возбуждался Петербургской Городской Думой и Олонецким Губернск Земством. В Комиссии по проведению железных дорог на Севере намечались различные начальны пункты и направления железнодорожной линии на Мурман, в конечном счете признано бы наиболее желательным вести линию от Петербурга или от М. Вишеры через Лодейное Поле, Петр заводск, Повенец, Кемь и дальше на Екатерининскую гавань Кольского залива, где в 1894 го основан был уездный город Александровск (ныне село Полярное), как административный цен вместо города Колы. И на этот раз дело ограничилось одними предположениями и обсуждениям так как предпочтение отдано было строительству железных дорог Вологда-Архангельск и Перм Котлас. В 1895 году разрешено было строить железнодорожную линию на Петрозаводск, закончен были изыскания, но к постройке не приступили из-за недостатка денежных средств. 10 ию 1902 года царское Правительство предложило начать в 1903 году постройку железной доро до Петрозаводска от одной из станций Северной железной дороги, но — помешала война с Япони Наконец, в 1913 году вновь разрешено было приступить к постройке линии на Петрозавод от станции Званка Сев. жел. дор.

Постройка этой линии велась Обществом Олонецкой железной дороги от разъезда Дубови Северных железных дорог (ныне ст. Волховстрой Мурм.), вся линия до Петрозаводска, прот жением 280 *км*, перешла в нормальную эксплоатацию с 20/XII 1916 года, а с I/V 1917 го присоединена была к основной Мурманской дороге (Петрозаводск — Мурманск). Начавшая в июле 1914 года Европейская война повлекла за собой закрытие всех западных портов Росси (на Балтийском море), затем — закрытие Дарданелл Турцией, сношения с „союзниками" чер Швецию представляли массу неудобств и затруднений и результатом всего этого явилось реш ние о срочной постройке железной дороги от Петрозаводска на Мурманское Побережье Се Ледовитого Океана, к свободным от блокад и незамерзающим в течение всего года водам. Уж в начале ноября 1914 года приступили к окончательным изысканиям линии Петрозаводск — Сорокская бухта, а в декабре — к подготовительным работам.

Ассигнование кредитов на постройку дороги и назначение сроков сооружения отдельных е частей проходили в следующем порядке:

Линия Петрозаводск — Сорокская Бухта — 1/I 1915 года, срок постройки — 1 год.

Линия Кандалакша — Кола 3/VI 1915 года, срок постройки — 9 месяцев.

Линия Сорокская Бухта — Кандалакша 23/IX 1915 года, срок постройки — 1 год 3 месяца

Изыскания, кроме строительного Управления, вели раньше: инженер Журдан (Сорокска Бухта — Кандалакша) в 1894 году, инженер Романов (Петербург — Кемь) в 1895 году и инжене Риппас (Кандалакша — Кола) в 1894 году. Строительная стоимость всей дороги от Петрозавод ска до Мурманска предполагалась в сумме около 180 млн. рублей, фактически постройка обо шлась в 2—$2^1/_2$ раза дороже (точных отчетных данных нет). Все три линии к северу от Петро заводска строились хозяйственным способом, кроме нескольких верст на крайнем севере, гд

постройка сдана была английскому предпринимателю Лорду Френчу, но этот строитель вместо 20 верст к югу от Семеновской бухты (место расположения города Мурманск) прошел менее 0 верст и работы бросил.

Поспешность, с которой производилась постройка Мурманской железной дороги, легко ожет быть усмотрена из следующих данных:

Части дороги	Вер.	Начало постройки	Окончание укладки пути
Петрозаводск — Сорокская бухта	356	Март 1915 г.	17/XII 1915 г.
Кандалакша — Мурманск	260	Июнь 1915 г.	23/IV 1916 г.
Сорокская бухта — Кандалакша	371	Сентябрь 1915 г.	3/XI 1916 г.
	987		

Первые земляные работы — в июне 1915 года. Укладка пути на всем протяжении произведена в 1 год 4 месяца. Постройка велась с таким расчетом, чтобы с 1 марта 1917 года можно было вывозить с Мурманска — 200 вагонов груза в сутки, а из Кеми (куда прибывал морем заграничный каменный уголь) — 400, почему южная часть дороги (южнее Кеми) оказалась в несколько лучшем состоянии в отношении профиля, количества остановочных пунктов, запасного водоснабжения и пр.

Указанная выше срочность постройки дороги могла быть достигнута, главным образом, привлечением огромного количества рабочей силы и допущением массы серьезных отступлений от технических условий для нормальной железнодорожной магистрали.

В 1916 году занято было на постройке не менее 60-ти тысяч человек (рабочие русского подданства, военнопленные, финны, китайцы и манчжуры). Что же касается допущенных при постройке отступлений от нормальных технических условий и крупных недоделок, то с ними приходится иметь дело — достаточно неприятное — до сих пор.

Если линия Званка — Петрозаводск построена была при профиле с руководящим уклоном 9,2% и с постоянными мостами с железными фермами, то линия Петрозаводск — Мурманск перешла в нормальную эксплоатацию 5/XI 1917 года при руководящем уклоне в 14,5‰, имея в массе мест уклоны, доходящие на коротких участках до 39‰. На этой линии отсутствовали раздельные площадки, имелось очень много обрывных мест, на многих участках высота насыпей оказалась явно недостаточной и полотно заливалось весенними водами, выемки оставались недобранными, балласт почти отсутствовал. На линии построено было 1 110 временных деревянных мостов и мостиков, в среднем около 16 *м* на 1 *км* пути. При ничтожном количестве построенных жилых домов и пассажирских зданий, наличные „сооружения“ оказалось со стенами на крупных камнях, без внутренней оштукатурки и внешней обшивки (в большинстве — типичные бараки). Вместо постоянного водоснабжения линия имела временные деревянные водоемно-водоподъемные здания с деревянным баком на 2 кб. саж. воды.

Кривые с радиусом до 75 саженей и меньше (при общем протяжении кривых частей пути выше 40% от длины линии), убогие деревянные депо и мастерские с ничтожным оборудованием, недостаток остановочных пунктов (разъезды), неразвитые станции и примитивная связь — все это входило в „наследство“, перешедшее к эксплоатации от постройки дороги.

Интервенция на дороге с июня 1918 года по февраль 1920 года, когда свободной от „союзников“ (англичан, французов, сербов и пр.) оставалось всего 689 *км* дороги, включая линию Обухово — Тихвин, а оккупирована была линия от Мурманска до Масельской, — интервенция углубила и дополнила ту, по существу, разруху, в которой находилась дорога в северной части к моменту начала эксплоатации.

К моменту организации Правления дороги (август 1922 года) Мурманка в техническом отношении представляла недостроенную на 70% времянку.

Достаточно сказать, что к северу от Петрозаводска балластный слой составлял всего около 35% от нормы. В силу наличных технических условий дороги, в 1922/23 году на участке Петрозаводск — Мурманск находились в обращении маломощные паровозы серии Н и О-в. Вес товарного поезда брутто колебался в пределах 295—327 *т*, средний вес нетто не превышал 193 *т* при среднем составе товарного поезда в 53,5 оси (пассажирского поезда — 31 ось при 21,1 *км* средней коммерческой скорости). Совершенно недостаточная пропускная и провозная способность дороги в то время чрезвычайно осложнялась острым жилищным кризисом на линии (имелось всего около 146 тыс. кв. *м* жилплощади), что препятствовало привлечению и удержанию на дороге потребной рабсилы, особенно квалифицированной в области тяги, пути, движения и пр.

Исключительно тяжелое техническое состояние дороги, минимальная потребность средств на достройку в сумме 75—80 млн. руб., крайне ограниченные перевозки грузов и пассажиров и отсюда — большая дефицитность эксплоатации (коэффициент эксплоатации в 1922/23 году 2,35), — все это привело к неоднократным в течение 1922 года предложениям о передаче Южной части дороги (к югу от Петрозаводска) в ведение Октябрьской железной дороги и о консервации остальной части, то-есть линии Петрозаводск — Мурманск. К моменту организации Правления Мурманской железной дороги в состав дороги входили следующие линии:

Петрозаводск — Мурманск (протяжение 1044 *км*).

Волховстрой — Петрозаводск (протяжение 280 *км*), присоед. с 1/V 1917 года.

Рыбацкое — Тихвин (протяжение 185 *км*), присоед. с января 1919 года.

Званка — Чудово (протяжение 100 *км*), присоед. с июня 1919 года.

Мга — Будогощь (протяжение 98 *км*), присоед. с марта 1921 года.

Осуществление предложения о консервации линии Петрозаводск — Мурманск обрекло вновь почти всю Карелию и весь Кольский полуостров на прежнее, многовековое бездорожье, ликвидировало бы работу незамерзающего Мурманского порта, неизбежно сорвало бы развитие и использование богатейших производительных сил Карело-Мурманского Края и поставило этот край под несомненные угрозы и удары со стороны враждебных соседей. Необходимость сохранения Мурманской железной дороги в целом и всемерного развития ее была ясна каждому, кто хотел и мог серьезно задуматься над этим вопросом. По инициативе Наркомпути т. Дзержинского и в результате проработки вопроса о Мурманской железной дороги Особым Совещанием специальной Комиссии, Правлением дороги, НКПСом, Северо-западным Обл. Эконом. Совещанием и Президиумом ВЦИК (26/X-1922 года) — Совет Труда и Обороны утвердил 25 мая 19[illegible] „Положение о колонизации Карело-Мурманского Края", превратившее хозяйство Мурманской дороги в чрезвычайно интересный по новизне задач и объему работ транспортно-промышленно-колонизационный Комбинат. По этому положению Мурманская железная дорога получила сроком на 10 лет 3 000 000 десятин лесной территории в пределах АКССР и Мурм. Округа Ленингр. Области с правом вложения в спец. колонизационный фонд дороги всех платежей за пром. эксплоатацию предоставленной территории. 23 мая 1923 года СНК СССР установил специальные дифференциальные пониженные пошлины для целого ряда импортных товаров, ввозимых через Мурманский Порт.

Перед организованным Комбинатом стала большая задача: способствовать заселению малолюдного Карело-Мурманского Края путем колонизации, помочь развитию и возникновению в этом крае различных отраслей промышленности (лесная, рыбная, горная и прочие), развить в техническом и экономическом отношении незамерзающий Мурманский Порт, на базе всего этого развить перевозочную работу Мурманской железной дороги, ликвидировав дефицитность, и привести техническое состояние дороги в соответствие с требованиями, предъявляемыми к нормальной железнодорожной магистрали.

Для проведения указанной задачи в жизнь, в составе Правления Мурманской железной дороги организованы были: Колонизационный отдел, Лесной отдел (Желлес) и отдел рыбо-промышленной и снабженческой работе Комбината (Желрыба). Кроме того, организован был специальный Портовый Комитет (Мурком-Порт) из представителей ЦУМОРа и Правления дороги

главе с Председателем Правления дороги, ведавший работами и хозяйством Мурманского Порта с приписными к нему Кемским, Кандалакшским и Сорокскими Портами. Транспортным звеном и предприятием в Комбинате являлась сама Мурманская дорога с задачами улучшения — технического своего состояния и развития и улучшения чисто эксплоатационной работы по перевозке грузов и пассажиров. О динамике хозяйства Мурманской дороги, как транспорто-промышленно-колонизационного Комбината, можно судить по сводным данным первых 6-ти лет работы, когда Комбинат оперировал в составе всех своих звеньев, так как в последующем, по мере развития отдельных отраслей хозяйства, из комбината выпадали звено за звеном (Желрыба, Колонизационный отдел, Желлес, Мурком-порт), и в конце концов, дорога осталась чисто транспортным предприятием с чрезвычайно выросшими задачами по освоению перевозок и по проведению мероприятий коренной технической реконструкции.

Мурманская железная дорога, как транспортно-промышленно-колонизационный комбинат

Годы	Общий грузооборот дороги в тыс. *т*	Импортные и экспортные грузы в тыс *т*	Грузы Желлеса и Желрыбы в тыс. *т*	Грузы Мурманск. Порта Желрыбы и Желлеса в тыс. *т*	Те же грузы в % к общему грузообороту	Колич заготовок Желрыбой в кустпром. и перераб. рыбы *т*	Консервы Желрыбы в тыс. коробок	Лесо-заготовки Желлеса в тыс. фест. *м*	Пило-продукция Желлеса в тыс. *куб. м*	Выплаты Комбин. все (кроме трансп. эксплоатационн. части) в тыс. руб.	Выплаты Комбин. перешв хоз. обор. Края тыс. руб.
1923/24 . .	2 191	148	150	298	13,60	975	—	720	14	10 517	5 472
1924/25 . .	2 537	198	220	418	16,50	2 697	270	756	30	19 050	9 100
1925/26 . .	3 059	231	389	620	20,20	2 879	623	905	85	25 488	11 798
1926/27 . .	3 956	436	444	880	22,20	3 069	460	980	168	29 251	13 849
1927/28 .	3 775	203	648	851	22,50	3 663	966	1 082	153	37 399	15 329
1928/29 . .	5 431	368	853	1 221	22,48	3 200	2 300	1 406	164	44 485	20 215
За 6 лет .	20 949	1 584	2 704	4 288	20,42	16 483	4 619	5 849	614	166 190	75 763
		К общ. 7,56%	к общ 12,9%								

Таким образом, за 6 лет работы Комбината грузы Мурманского Порта Желрыбы и Желлеса составили 20,42% от общего грузооборота по количеству тонн. Конечно, гораздо большее значение эти грузы (особенно импортные и экспортные) имели в отношении влияния на общий пробег грузов по дороге, как грузы по преимуществу с дальним, большим пробегом, и в отношении влияния на доходность дороги, как грузы с большей тарифной ставкой (хлопок, бумага, дубители рыба, пиломатериалы и пр.). В самом деле, пробег грузов по дороге увеличился с 331 млн. *т/км* в 1922/23 до 1 509 млн. *т/км* в 1928/29 году, то-есть в 4,55 раза, а коэффициент эксплоатации дал снижение за те же годы с 2,35 до 1,05, то-есть Мурманская железная дорога привлечена была уже на грань эксплоатации без дефицита и в следующем 1929/30 году перешла эту грань, достигнув коэффициента эксплоатации 0,832.

За 6 лет работы Комбината на отведенной территории в 3 млн. *га* было произведено лесоустройство на 90,2%, построены новые лесопильные заводы (Медв. Гора, Кандалакша, Майгуба), построен первый в Карело-Мурманском Крае рыбо-консервный завод в Кандалакше, водворено в район дороги 1 282 переселенческих семьи — около 6 тысяч человек, выстроена первая большая гостиница в Мурманске, организованы опытный пункт по мелиорации и культуре болот около станции Лоухи (Северная Карелия) и опытный сельскохозяйственный пункт около станции Хибины на Кольском полуострове (ныне — в ведении Полярного Отделения Всесоюзного Института растениеводства). В 1924 году Комбинат построил два кирпичных завода (вблизи станции Шонгуй и Олимпий). Комбинат организовал разведки и промышленное использование запасов полевого шпата, кварца и слюды в Карелии, принял деятельное участие в изучении и

подготовке к промышленной эксплоатации огромнейших, практически неисчерпаемых запасов апатито-нефелиновых руд в Хибинских тундрах и построил грунтовую дорогу протяжением 29 км от линии железной дороги до мест разработки этих руд (дорога в работе с 7/X 1929 года).

Желрыбой организован был в Мурманске лов рыбы траулером (п/х. „Кереть") и кошельковым неводом (п/х. „Кемь"), устраивался на побережьях Кольского полуострова целый ряд факторий (рыбные становища Титовка, Териберка, Гаврилово, Рында, Золотая, Восточная Лина, Кузомено, Тетрино, Умба), пристаней, салотопенных заводов и пр., а так же оказывалась помощь местным рыбакам по приобретению рыбных судов (лодок и моторных ботов) и разлыной снасти.

В дальнейшем все указанные мероприятия Комбината получили широкое развитие, налоз дясь уже в ведении различных специальных хозяйственных организаций (Трест „Апатит Карелгранит, Севтралтрест, Севзаптранлес, Мурманлес и так далее).

В 1932 году к Мурманской железной дороге были присоединены: с 1 февраля линог Будогощь — Овинище, протяжением 300 *км* (от строительного Управления „Мологожелдор") ы с 20 апреля участок Северной железной дороги Тихвин — Череповец, протяжением 275 *км*.

В настоящее время (к 1 января 1934 года) Мурманская железная дорога, при общзн протяжении главной линии в 2 282 *км*, имеет ветвей общего пользования и соединительн около 129 *км*; таким образом, общая эксплоатационная длина дороги исчисляется в 2 410,71 кс Из ветвей наиболее крупными являются:

Подборовье — Чагода	протяжением	45,15 *км*
Апатиты — Хибиногорск	„	22,09 „
Мга — Синявино	„	15,64 „
Кемь — Кемь пристань	„	12,0 „
Чупа — Чупа пристань	„	4,82 „
Сорока Разнаволок	„	9,28 „

Из общей эксплоатационной длины (2410,71 *км*) находится:

1) В пределах Мурманского Округа Ленинградской Области (разъезд Пиозеро искл. станция Мурманск вкл. и Апатитовая ветка) — 278 *км*, в том числе главной линии 256 к

2) В пределах АКССР (разъезд Ревсельга иск — разъезд Пиозеро вкл. с ветвями) 901 к в том числе главной линии 870 *км*.

3) В пределах Московской Области (станция Приданиха — станция Овинище) — 62 *км*.

4) В пределах Ленинградской Области к югу от разъезда Ревсельга 1 170 *км*, в том чис главной линии — 1 094 *км*.

Вся дорога разбита на 4 отделения службы Эксплоатации:

I — южная часть дороги до станции Лодейное Поле иск., кроме линии Мга — Овинищ главного пути 676 *км* и ветвей 70 *км*.

II — от станции Мга искл. до ст. Овинище вкл., гл. пути 400 *км*.

III — от станции Лодейное поле вкл. до станции Идель вкл., главного пути 480 *км* ветвей общего пользования 5 *км*.

IV — от станции Идель иск. до станции Мурманск вкл., главного пути 726 *км* и ве вей 53 *км*.

В грузовой работе крайнего северного Отделения сл. экспл. (IV-ое) наиболее крупны и ответственными являются в последнее время: — погрузка продукции Треста „Апатит" (ап тит сырая руда и концентрат), погрузка импортных грузов в Мурманске и там же — рыбной пр дукции Треста „Севтралтреста" и других рыбопромышленных организаций (Мургосрыбтрес Муррыбакколхозсоюз и др), прием экспортных грузов по Мурманску, а также погрузка лесны грузов „Мурманлеса" в пределах Кольского полуострова, Кареллеса и Севзаптранлеса — в пр делах Карелии. К грузовой работе четвертого отделения относится и погрузка некоторой пр дукции Треста „Карелгранит", главным образом шпата и кварца (Чупа, Полярный Круг).

В пределах III-го Отделения сл. экспл. сосредоточена наибольшая погрузка лесных ма териалов Карелии (бревна, шпалы, доски, пропсы, балансы, дрова), главным образом на участ

асельская—Идель с многочисленными лесовозными ветвями. С 1929 года в этом же районе рузится бумага с Кондопожской бумфабрики, расположенной около станции Кивач.

Около половины всей грузовой работы дороги приходится в настоящее время на долю ьего Отделения службы эксплоатации и, частично II-го.

Здесь происходит ежедневная погрузка сотен вагонов торфа для электростанций Ленинграда ина Синявинской ветви, станции Жихарево и станции Лунгачи), грузится продукция Сяського лаеллюлозного бумажного комбината (на станции Лунгачи), на экспорт и для нужд внутреннего лынка грузятся лесные материалы на линиях Званка—Череповец и Будогощь—Овинище, на этих се линиях предъявляется к погрузке значительное количество продукции сельского колхозного лозяйства по различным его отраслям (животноводство, огородничество и пр.). Линия Рыбацкое—Череповец обслуживает большие транзитные перевозки со стороны Северных железных дорог Ленинграду и в обратном направлении. Наконец, в пределах I-го Отделения ведутся массовые ногрузки строительных материалов минерального происхождения (кирпич красный и силикат-ный, плитняк, песок и пр.)

Для понимания роли, значения и динамики работы Мурманской железной дороги необходимо знакомление с главнейшими моментами экономики ее района. Еще на XII Съезде Партии Сталин говорил — „Необходимо, чтобы, кроме школ и языка, российский пролетариат принял се меры к тому, чтобы на окраинах, в отставших в культурном отношении республиках, отстали не по своей вине, а потому, что их рассматривали раньше, как источники сырья,— еобходимо добиться того, чтобы в этих республиках были устроены очаги промышленности". Последовательное проведение партией этой линии Ленина—Сталина, как и следовало ожидать, ривели к торжеству Ленинской национальной политики, национальной по форме и глубоко оциалистической по существу.

Карело-Мурманский край, один из наиболее темных, отсталых и заброшенных в прошлом ри царском режиме, особо ярко свидетельствует об огромных успехах, достигнутых уже в области иквидации политической, хозяйственной и культурной отсталости. Достаточно указать на то, то в 1916-17 году в низших школах Карелии обучалось всего 11 465, детей, а на 1/I 1933 года в школах 1-й ступени было 38 347 человек, почти 100% детей школьного возраста, при ем все школы в национальных районах АКССР работают на национальном языке, чего раньше е было совершенно. В Карелии открыты 4 ВУЗа, 15 Техникумов, 6 ФЗУ и 5 раббаков, ликви-ирована в основном неграмотность взрослого населения (в 1923 году было 92 тыс. человек еграмотных взрослых). Горный техникум в Хибиногорске и Морской техникум в Мурманске емонстрируют охват культурой и нашего заполярья вплоть до берегов Леговитого океана. Мурманский Округ Ленинградской Области, занимающий почти целиком Кольский полуостров, территорию в 128 500 *кв. км*, равную 36,6% площади всей Ленинградской Области и превы-шающую площадь Бельгии, Голландии и Дании вместе взятых, привлекает к себе пристальное нимание СССР и капиталистических стран Европы и Америки, как наличной своей хозяйствен-ой деятельностью, так и богатейшими перспективами в дальнейшем. На этой территории дореволюционном прошлом было всего около 10 тысяч человек постоянного населения в 1920 году — 14,3 тыс.), отсутствовала промышленность (если не считать небольшого лесо-пильного завода в Умбе), вся хозяйственная деятельность ограничивалась оленеводством и устарными промыслами рыбы и морского зверя. Проведение железной дороги и устройство Мурманского порта не внесли существенных изменений в экономику Кольского Полуострова вперед до конкретных мероприятий Советской власти. Толчком к оживлению Мурманского Порта было постановление СНК СССР от 23/V 1923 года о дифференциации таможенных пошлинах на импортные грузы, ввозимые через этот порт. Уже в 1923 году достигнут грузооборот в размер 349 391 *т*, главным образом в виде грузов экспортных (лес, апатит, и пр.) и малого кабо-тажа (лес, рыба).

Перевод в 1926 году тралловой базы Севгосрыбтреста из Архангельска в Мурманск, незамерзающий Кольский залив, снабжение местных рыбаков моторными ботами и наиболее ыстродуктивными средствами берегового лова рыбы, коллективизация рыбацких хозяйств и переход

к глубьевому лову сельди, — все это привело к плану вылова рыбы в 1933 году в количестве 128,2 тыс. *т* вместо 8,75 тыс. *т* в 1923 году, при возможности вылова рыбы в водах Баренцова моря до 2,5—3 млн. *т* в год.

1930 год был первым годом промышленного использования неисчерпаемых богатств Хибинских тундр (апатит, нефелин, сфен, молибден, ловчоррит и пр.), выработано было 268 тыс. т апатито-нефелиновой руды. В плане 1933 года — выработка 800 тыс. *т* руды с переработкой части ее на апатит. концентрат для экспорта и для наших суперфосфатных заводов.

В начале декабря годовой план по получении 200 тыс. *т* выполнен. К 25/I 1934 года к XVII Съезду Партии состоялся пуск в эксплоатацию II-й очереди обогатительной фабрики, рассчитанной на выпуск 750 тыс. *т* апатит. концентрата.

Строются фабрики по обогащению нефелина (сырье для получения окиси аллюминия, затем металлического алюминия), молибденовой руды, сфена и ловчоррита (сырье для получения молибдена, окиси титана и редких земель). В конце второй пятилетки Трест „Апатит" должен будет добыть не менее 4,2—4,5 млн. *т* апатито-нефелиновых руд.

В Кандалакше (на территории АКССР) приступлено к строительству Северного Химкомбината для получения окиси алюминия, фосфорных удобрений, цемента в виде отхода и пр. на базе апатито-нефелинового сырья и концентратов.

В 18-ти *км* севернее Кандалакши заканчивается строительство первой заполярной гидроэлектростанции („Нива II") на реке Ниве с установленной мощностью в 60 тыс. квт. для нужд горно-химической промышленности и для электрификации участка Мурманской железной дороги от Кандалакши до Мурманска.

В 1926 году должно быть закончено строительство гидроэлектростанции на реке Тулома („Тулома-Нижняя") с установленной мощностью 40—45 тыс. квт. для снабжения энергией Мурманского Порта и железной дороги.

Геологоразведки 1932 года и 1933 года установили на Кольском полуострове в районе железной дороги от Мурманска до станции Оленьей наличие месторождений железной руды с общим запасом около 500 млн. *т*. При обогащении получается руда с содержанием свыше 65% железа при извлечении от 72 до 80%. Это подводит необходимую базу под создание большой металлургии в Ленинградской области. Огромны возможности Кольского полуострова по разработкам диатомита (сырье для кирпича, изоляционного порошка, цемента и пр.), руды Монче — тундры (сырье для получения серной кислоты), по оленеводству, по промыслам ценного морского зверя, по добыче морских водорослей для выработки иода, клея, корма для скота и пр. (см. таблицу № 7). Совхозы „Арктика", Лавна, Нивостроя и, особенно „Индустрия" вблизи станции Апатиты доказали возможность получения хороших урожаев овощей, до цветной капусты и помидор включительно, на крайнем нашем Севере далеко за полярным кругом. Богатейшие запасы гидро-энергии (с возможностью иметь средне-годовую мощность гидроэлектростанций до 350 тыс. квт.), большие залежи торфа и возможность использования энергии ветра в электроустановках создают необходимую энергетическую базу для дальнейшего промышленного развития Округа.

По численности населения в 1933 году (около 75 тысяч человек) город Мурманск занимает в Ленинградской Области первое место после Ленинграда. Общее количество постоянных жителей Мурманского округа превысило 100 тысяч человек, то-есть удесятерилось в сравнении с довоенным временем. Советская власть выявляет и изучает неуклонно на Кольском полуострове все новые и новые производительные силы, ставя их на службу социализму. По метким словам т. Кирова о Кольском полуострове.—„Эта северная, тяжелая, бесплодная, бесполезная пустыня оказалась в действительности одним из богатейших мест на земле".

Неузнаваемой, в сравнении с довоенным временем, стала и экономика Карелии. Основным природным богатством здесь справедливо считается лес с общим запасом древесины в огромных размерах — 1 миллиард 153 млн. *куб. м* и с возможностью годовых лесоразработок в объеме до 20 млн. *куб. м* Если в прошлом (1913 год) заготовка деловой и дровяной древесины

...есостигала 2 273 тыс. *ф/м* и лесопиление не превышало 70 тыс. стандартов, то уже в 1932 году ...аготовлено было древесины 7 504,3 *ф/м* и выработано 239 тыс. стандартов пиломатериалов.

Из года в год уменьшается число рабочих, занятых на лесозаготовках, в связи с широким ...применением механизации работ по рубке, погрузке и выгрузке (деррики, тракторы, автомашины, ...танки для сплотки, буксиры и варповальные лодки, ледяные дороги, авто-лежневые дороги и пр.) ...внедрением конадских топоров, лучковых пил, пил „Роскот" и т. п.

Четвертый год работает первая в Карелии Кондопожская бумажная фабрика (около ста...ции Кивач) с выпуском 25 тыс. *т* бумаги в год. Наличие огромных ресурсов древесины ...гидроэнергии является предпосылкой для возможного строительства в ближайшем будущем ...на территории Карелии целого ряда лесобумхимкомбинатов для выработки пиломатериалов, цел...люлозы, древесной массы, бумаги, спирта из древесины, древесных брикетов и прочего с выпу...ком сотен тыс. *т* различной продукции в год.

Широкое развитие за последние годы получила в Карелии горная промышленность, отсут...твовавшая в дореволюционный период.

Ведутся разработки шпата, кварца, печматита, слюды, диабаза (материал для, мосто...ых), гранита, талько хлоритового камня, известняка и прочего. Еще в 1925 году горная ...промышленность дала продукции на 275 тыс. рублей, а продукция первых восьми месяцев ...933 года оценивается в 3,5 млн. рублей. В постройке Кондопожские заводы целлюлозный ...пегматитовый.

На смену старых кустарных кирпичных заводов в 1933 году вступил в строй механизи...ованный Соломенский завод (около Петрозаводска) с возможным выпуском 25 млн. штук кир...ича в год.

Работают — фибролитовый завод в Май-Губе, слюденая и лыжная фабрики в Петрозаводске, ...дут работы на „Супастрое" по увеличению мощности Кондопожской ГЭС с 7 тыс. до 21 тыс. квт. ...аканчиваются работы на гидроэлектростанции „Нива II" на 60 тыс. квт. Выше сказано было ...строительстве Северного Химкомбината в Кандалакше.

На базе Пудожгорских титано-магнетитовых руд у села Римского вблизи Онежского озера ...озможно появление Чугунно-плавильного завода с выпуском 80—100 тыс. качественного чугуна ...жегодно, при запасах руд около 50 млн. *т*. Впереди — промышленные разработки шунгита ...медного колчедана Карелии и, очевидно, получение металла алюминия на базе нефелина Хибин...ких Тундр и водной энергии реки Выга.

Огромную роль в экономике АКССР призван сыграть принятый 2/VIII 1933 года в эксплоата...цию для плавания судов озерно-морского типа „Беломорско-Балтийский Канал имени т. Сталина", ...ачатый строительством по инициативе т. Сталина и сооруженный на всем протяжении в 226 *км* ...20 месяцев.

Вокруг этого нового водного пути, соединившего Белое море с Онежским озером и, тем ...амым, с Балтийским морем и Волгой, неизбежно возникновение целого ряда портов, промыш...енных комбинатов и крупных населенных пунктов.

На базе успешной коллективизации сельского хозяйства и рыбаков следует ожидать даль...ейшего развития животноводства, полеводства, огородничества, а также уловов рыбы в Белом ...оре и во внутренних водоемах, которых так много в Карелии.

Общая численность населения Карелии с 220 608 человек (в 1920 году увеличилась до ...72 600 человек в феврале 1933 года с тенденцией сосредоточения в северной части (Нивастрой, ...андалакша, Княжья Губа и проч.) по месту особо интенсивного развития народного хозяйства ...последние годы.

При суждениях о дальнейших возможностях развития промышленности Карело-Мурманского ...рая и реконструкции железнодорожного и водного транспорта в его районе необходимо помнить, ...то общая мощность только 72-х обследованных рек Кольского полуострова и Карелии исчис...яется в 1 283 000 квт., а 25 ориентировочно запроектированных установок (гидроэлектростанций) ...АКССР имеют установленную средне-годовую мощность около 680 тыс. квт.

Следовательно, имеется отличная энергетическая база и для самых энергоемких производ (получение металла алюминия, плавленого диабаза и т. д.).

Из наиболее крупных моментов в экономике района южной части Мурманской желез дороги (к югу от Карелии) следует отметить:

1) Большое развитие производства кирпича (красного и силикатного) в районе участ Рыбацкое — Мга.

2) Строительство и частичный (на 25%) пуск в 1933 году в эксплоатацию мощь Дубровской ГЭС на торфяном топливе, с общей установленной мощностью в 200 тыс. квт.

3) Начатые и успешно развивающиеся торфоразработки на Синявинских и Назиевск болотах с погрузкой в последнее время (декабрь 1933 года) до 300 вагонов торфа в сут

4) Эксплоатация Волховской ГЭС с установленной мощностью в 80 тыс. квт.

5) Эксплоатация Волховского алюминиевого комбината (ВАК) с выпуском более 4 тыс. металла алюминия в год и проектируемым выпуском в дальнейшем до 12 тыс. *т*.

6) Эксплоатация в 6,5 *км* от станции Лунгачи мощного целлюлозно-бумажного комбина (на реке Сязь) с выработкой до $^1/_3$ целлюлозы, потребляемой всеми бумажными фабриками СС

7) Строительство в районе станции Ижоры Ленинградского центрального металлургическ завода с предполагаемым ежегодным выпуском 500 тыс. *т* чугуна и 500 тыс. *т* проката, ковок и фасонного литья.

8) Разработка в районе станции Большой Двор руд с большим содержанием глинозе (так называемые „бокситы“) для переработки их на окись алюминия и металл алюмин на Волховском алюминиевом комбинате.

9) Заканчивающиеся на реке Свири (в 6 *км* от станции Янега) строительство гид электростанции „Свирь № 3“ на 96 тыс. квт.

10) Подготовка к строительству на реке Свирь 2-й гидроэлектростанции „Свирь № на 180—200 тыс. квт.

11) Эксплоатация в районе станции Чагода нового стекольного завода „Белый Быче с годовым производством 20 тыс. *т* бемского стекла.

Развиваются торфоразработки в районе станции Лунгачи, около разъезда Дыми нач постройкой Тихвинский Алюминиевый Комбинат на 40 тыс *т* окиси алюминия в год, в райо станция Чагода на базе торфа „Дедова Поля“ проектируется постройка электроцентрали 200 тыс. квт. и лесопильного завода на 150 тыс. *куб. м* пиломатериалов.

Вот — только часть того, что дала и даст дальше южному району Мурманской железн дороги Октябрьская революция.

Большую роль в этом районе играют лесозаготовки и различные отрасли коллективизи ванного, местами до 85%, сельского хозяйства, а также наличие многих крупных, окрепнувш совхозов.

Для переброски грузов этого района (торф, лес) и с других дорог на правый берег Нев совершенно необходима скорейшая постройка давно запроектированной и частично начатой желе нодорожной линии Мга — Нева — Охта протяжением 42 *км*, из которых около 10 уже уложе до реки Невы для обслуживания кирпичных заводов, имеются и готовые каменные устои д моста через Неву.

Возникновение в районе Мурманской железной дороги новых очагов промышленнос (апатит, торф, бумага, целлюлоза, ископаемые Карелии и прочие), огромное развитие существ вавших ранее отраслей народного хозяйства (рыба, лес), рост работы Мурманского порта и тра зитных перевозок в южной части дороги, — все это неминуемо должно было вызвать и вызва резкое повышение перевозочной работы дороги с темпами наростания выше средне сетевы Динамика работы дороги за период времени с 1922/23 по 1931 год характеризуется следующим данными:

Показатели	1922/23 год	1928/29 год	1931 год
ревозка грузов в ком. п. п.—тыс. *т*	1 817	5 431	10 329
обег грузов в ком. п. п.—млн. *т/км*	331	1 509	3 318
ревозка пл. пассажиров—тыс. человек	1 354	3 279	7 155
обег пл. пассажиров—млн. пас./*км*	134	395	932
едне суточная погрузка — ваг	250	596	1 098
едне-суточный прием	127	604	913
едне-суточная вся работа	377	1 200	2 011

Количество пар поездов в сутки (без хозяйственных и служебных перевозок) по различным асткам дороги с 1,3—6,4 в 1922/23 году возросло до 4,1—13,2 уже к 1930 году.

В результате мероприятий Правления дороги по достройке и, частично, по перестройке ти и искусственных сооружений представилось возможным к концу 1924 года пропу ить на север до Мурманска вкл. паровозы серий Э и С вместо маломощных серий Н и О, еличив вес товарных поездов (брутто) до 820 *т* вместо 295—327 на всем участке Петро водск — Мурманск. Однако, размеры средств, отпускавшихся НКПС'ом на капиталовложения овые работы) по Мурманской железной дороге, всего около 25 млн. рублей за 1922/23—929/30 года, никак не могли обеспечить приведения технического состояния дороги в соот тствие с требованиями бурно растущего народного хозяйства ее района, особенно в северной сти дороги, где быстро развивается горно-химическая промышленность на базе апатито-нефе иновых руд, и в средней Карелии с ее огромными запасами древесины. Достаточно указать то, что, по варианту Сектора перевозок Госплана СССР от 14 октября 1933 года, грузооборот анций Мирманской железной дороги в пределах Кольского полуострова составит 8 541 *т* 1937 году против 1 776 *т* в 1932 году, увеличившись почти в 5 раз. Грузонапряженность астка Апатиты — Мурманск достигнет 3,3 млн. *т/км* и участка Апатиты — Кандалакша оло 4 млн. *т/км* против 742 и 460 тыс. *т/км* по этим участкам в 1932 году. Усиленные ревозки импортных грузов через Мурманский порт в январе — апреле 1931 года, при значи льном потоке местных грузов из средней Карелии в тот же период, особенно резко подчеркнули лабую техническую вооруженность Мурманской железной дороги и необходимость срочной коренной ее реконструкции.

В решениях по реконструкции железно-дорожного транспорта Пленум ЦК ВКП(б)—15 июня 931 года предложил, в частности, — „не позднее 2-месячного срока рассмотреть вопрос об илении пропускной способности Мурманской железной дороги", признав в то же время, что ведущим звеном реконструкции железнодорожного транспорта в перспективе его развития ляется электрификация жел. дор.". Осенью 1931 года Дирекция дороги, после детальной прора тки вопроса, сообщила НКПС'у пять основных вариантов коренной техничечкой реконструкци нии Волховстрой — Мурманск:

1) Паровая тяга на всем протяжении, смягчение профиля до 9,2% на участках от етрозаводска до Мурманска, мощный паровоз 1—5—2 и частичная автоблокировка.

2) Паровая тяга до Петрозаводска и электротяга севернее до Мурманска на существующем дом профиле с рук. уклоном в 14,5%.

3) Мощный паровоз до Петрозаводска и электровоз на участке Петрозаводск — Мурманск.

4) Мощный паровоз до Кандалакши на смягченном до 9,2% профиля и электровоз на астке Кандалакша — Мурманск на существующем профиле и

5) Электрификация дороги от Волховстроя до Мурманска с сохранением наличного про звалля пути.

Дирекция дороги высказалась за последний вариант по очень многим соображениям (исклю ительная обеспеченность района дороги электроэнергией от начатых уже постройкой и запроекти ванных гидроэлектростанций, возможность избежать производства более 25 млн. *куб. м*

земляных работ по смягчению профиля при наличии напряженной эксплоатационной работ ликвидация затруднений с получением дровяного топлива для паровозов, снижение себестоимост перевозок в 1½—2 раза и так далее).

За вариант электрификации высказался и Заместитель Наркомпути т. Миронов в пре ставлении 10/XI 1931 года в СНК СССР по вопросу о реконструкции Мурманской железной дорог

27 января 1932 года СНК СССР, в части реконструкции Мурманской железной дорог постановил — „Предложить НКПС в период 1934—1936 года осуществить реконструкцию Мур манской железной дороги и ее электрификацию на участке Волховстрой — Мурманск, обеспечи к началу 1935 года вступление в эксплоатацию электрифицированного участка Мурманск Кандалакша, включая и Апатитовую ветку", а также „НКПС в 1932 году произвести необх димые работы для смягчения профиля пути (с затратами в 3 600 000 рублей), осуществи работы, связанные с постройкой Беломорского канала (подъем и относ трассы), а также усили пропускную способность и произвести подготовительные работы по реконструкции". На 1932 г дорога впервые получила значительные средства по капиталовложениям (около 30 млн. руб независимо от специального кредита в 25 млн. рублей на перенос и подъем трассы в райо сооружения Бело-Балтийского канала.

За электрификацию Мурманской железной дороги высказались в 1931 году Карельск энергетическая конференция и Ленинградская Областная конференция по электрификации тран порта, в 1932 г. Всесоюзная Конференция по электрификации СССР, Всесоюзная Конференц по электрификации транспорта, Ввесоюзный съезд плановых работников НКПС, 1-й Ленингра ской Областной энергетический съезд, Ленинградский Обком ВКП(б), Карельский Обком ВКП(ЛОК железной дороги, ЛОБИТС и другие организации.

Все же, контрольные цифры на 1933 год Мурманская железная дорога, по предложен НКПС, должна была проработать в 2-х вариантах (с учетом электрификации в сроки по пост новлению СНК СССР и с учетом паровой тяги до конца 2-й пятилетки), что вносило неопр деленность и значительные затруднения в вопрос о реконструкции. В дальнейшем, постанов нием СТО от 9 октября 1932 года за № 1272 предложено было НКПС'у „довести к 1/IX 1934 г пропускную способность Мурманской железной дороги не менее, чем до 22 пар поездов пара лельного графика, путем достройки дороги (частичное смягчение профиля, усиление мост постройка или перенесение остановочных пунктов, укрепление и уширение полотна и т. д с расчетом повышения веса поездов. Тем же постановлением предложено было НКПС предусмотре в плане 1933 года работы по достройке и усилению Мурманской железной дороги, а так необходимые ассигнования на жилстроительство для рабочих и строительство станционн сооружений.

В отношении электрификации дороги СТО предлагал Госплану СССР — „При составлен плана второго пятилетия определить необходимость проведения плана последовательной электр фикации Мурманской железной дороги на всем ее протяжении, или на наиболее загруженн участках, учтя необходимость переброски части грузов на водную систему". На основе решен СТО от 9 октября 1932 года „Главжелдорстрой" НКПС'а летом 1933 года произвел полев изыскания на линии Мурманской железной дороги от Званки до станции Сорокской для состав ния проекта смягчения профиля до 9% и устройства второго пути, предполагая в 1934 г произвести такие же изыскания от станции Сорокской до Мурманска. **Вопрос о вариан и сроках реконструкции крайнего северного участка Мурманской железной доро окончательно разрешен постановлением СНК СССР от 16 сентября 1933 года № 20** которым предложено НКПС'у „в 1934 году приступить к работам по электрификации участ Кандалакша — Мурманск и ветки на Хибиногорск с окончанием работ на участке Кандалакша Апатиты в 1935 году и всего участка в 1936 году". Предложено — „Предусмотреть ассигнован для подготовки работ в 1934 году — 3 300 тыс. рублей, в 1935 году — 7 060 тыс. рубл и в 1936 году — 8 600 тыс. рублей". Проект первой очереди должен быть окончен не позд 1 апреля 1934 года, весь проект — не позднее 1 июня 1934 года. Работы по электрификац дороги признаны ударными. Предложены конкретные мероприятия по обеспечению электр

стка потребной электроэнергией (от гидроэлектростанций „Нива II“ и „Тулома - Ниж-“). Управлением Мурманской железной дороги с 1/XI 1933 года организован специальный ел электрификации для руководства всеми проектными и строительно-монтажными работами ля подготовки участка Кандалакша — Мурманск к эксплоатации на электротяге. При под-жке организаций Ленинградской Области и АКССР, Управление Мурманской железной дороги тавило перед НКПС'ом вопрос о необходимости приступа во второй пятилетке к работам по ктрификации участка Кандалакша — Лоухи (протяжением 168 *км*), так как электрификация го участка позволила бы иметь в Кандалакше депо с электровозами на оба тяговых плеча Мурманска и до станции Лоухи), устранила бы производство больших и трудных земляных от по смягчению профиля, необходимых при оставлении паровой тяги, и допустила бы дование товарных поездов на всем протяжении с весом в 1 200 *т* вместо 820 *т* при паро-тяге без смягчения профиля. Боевой и срочной задачей Управления дороги в данный момент яется комплексная (по всем отраслям хозяйства) проработка вопроса о способе и мероприятиях освоению непрерывно растущего грузо-и пассажирооборота впредь до перехода дороги на ктротягу.

Из работ, произведенных за истекшие годы по 1933 год включительно, по повышению ической мощи дороги, по ее реконструкции, а также по улучшению культурно-бытовых овиях на линии, необходимо отметить главнейшие:

1) Построено несколько постоянных каменных паровозных депо с мастерскими при них, бщим числом стойл более 60-ти (Званка, Петрозаводск, Масельская, Кандалакша, Идель).

2) Построено 17 постоянных (каменных и с железными фермами на каменных опорах) тов, вместо устаревших деревянных, через реки: Кемь, Сегежу, Онду, Поньгому, Шую, Б. Ковду, ерную Колу, Южную Колу, Оломну, Пчевжу, Суну, Волхов, Гольцовку, Березовку, Кузему и -ручей, общим протяжением около 1 400 пог. *м*.

3) Построено новых жилых домов с общей площадью около 160 000 *кв. м* (в 1922/23 году аличии было 146,2 тыс. *кв. м*).

4) На некоторых станциях устроено новое водоснабжение, на многих — произведена полная онструкция наличного водоснабжения или произведено усиление механического оборудования.

5) Произведены работы по развитию (частично, в счет генеральных проектов) станций: манск, Кемь, Петрозаводск, Лодейное Поле, Званка, Имандра, Зашеек, Хибиногорск, Лоухи, андово, Масельская, Лижма, Мга, Рыбацкое, Волховстрой, Череповец, Бабаево, Кандалакша, ежа, Токари и Чудово.

6) Подготовлено к открытию (за 1931—33 год) 60 разъездов, что увеличивает пропускную обность отдельных участков дороги от 25 до 100%.

7) Улучшена и усилена телеграфно-телефоная связь, проведен ряд мероприятий по шению и усилению СЦБ, оборудованы радио-станции (в Ленинграде, Кандалакше, Мурманске).

8) Произведено земельных работ по улучшению профиля пути и балластировке полотна ло 3 млн. *куб. м*, в том числе около 0,5 млн. *куб. м* по смягчению профиля в 1932 году 933 году на участках линии от Петрозаводска до Мурманска (главным образом, на отдельных ивных местах и на участках переноса трассы дороги в связи с устройством ББВП в пределах —754 *км*).

9) На новой трассе применен пред. руков. подъем в обоих направлениях в 9% вместо шего 14,5%, построено 6 новых остановочных пунктов, из них станция Идель (вместо енной станции Парандово) с оборотным депо, построено 5 мостов на каменных опорах ревянными фермами, 21 деревянный мост и 43 фильтрующих насыпи (общее протяжение усственных сооружений 1 061 пог. *м*), исполнено новых гражданских сооружений на 1 тыс. рублей и построены новые капитальные водоснабжения на станциях Идель, Сорокская егежа.

10) На линии Рыбацкое — Званка (протяжением 107 *км*) уложен 2-й путь по участкам ацкое — Мга, Мга — Апраксин и Войбокало — Званка. На 1934 год остается укладка около *км* второго пути на трех перегонах участка Апраксин — Войбокало.

11) Построено 5 больших каменных зданий для клубов на станциях Кандалакша, К
Лодейное Поле, Званка и Петрозаводск.

12) Построены крупные поликлиники (каменные здания) на станциях Кемь, Кандала
и Мурманск.

13) Построена санатория для легочных больных около станции Медвежья Гора.

14) Построено несколько типовых бань, домов для отдыха паровозных и кондуктор
бригад, душевых при депо, яслей, больниц и амбулаторий.

15) Сеть общественного питания на линии дороги к 1/X 1933 года доведена до 109
с крупными столовыми на станциях Званка, Лодейное Поле, Петрозаводск, Кемь, Кандала
и Мурманск.

Население Автономной Карельской ССР

(Территория 146.916 *км*²)

Показатели	1920 г.	1926 г.	1933 г.
щая численность населения—тыс. чел.	220,6	269,7	372,1
том числе городов и пром. поселков—тыс. чел.	35,9	57,5	122,3
населения в гор. и пром. поселках	16,3	21,4	32,8
отность населения—чел. на 1 *км*²	1,5	1,84	2,83
Население некотор. отд. пунктов:			
трозаводск—чел.	19.256	27 105	50.444
мь (с Островом революции)	3.628	6.622	12.506
рока (с заводом л/п)	3.942	6.114	9.776
ндалакша	1.438	4.192	12.386
вастрой	—	—	10 365
вда (с л/п зав.)	1.118	2 541	3.282
двежья Гора	800	2.092	6.112
ндопога	746	2·608	5.541
ломенное	нет свед.	939	3.192
Масельская	„	727	2.755
венец	„	2.111	2.369
онец	„	1.766	2.019

Примечание. В состав городов и пром. поселков включены: Петрозаводск, Кандалакша, Нивастрой, Ковда, Кемь., Остров революции (ок. Кеми), Сорока, Лесозавод 37—38, Медв. Гора, Великая Губа, Повенец, Шала, Гольцы, Соломенное (ок. Петрозаводска), Рыбрека (горные разработки), Кондопога (село и раб. пос. бум. фабрики), Олонец, Ильинское и Шуньга.
Числ. населения—без гарнизонов и мест заключения.

Природные богатства АКССР

(Разведанные запасы полезных ископаемых, гидроэнергии, древесины и пр.)

цая площадь лесов	13.901.548	*га*
ная площадь, покрытая лесом	8.717.397	„
ие запасы древесины	1.139	млн. ф./м.
в том числе сосны и ели	1.010	„ „
„ „ „ березы и осины	129	„ „
ная площадь (без Онежского и Ладожского озер)	1.646.268	*га*
езные руды озерные	1.202.000	*т*
„ „ Туломозерской гр.	3.270.000	„
„ „ Титано-магнетиты Пудожгорские	27.000.000	„
ф—сырец	7.524.000	тыс. *м*³
ниты и гнейсо-граниты	70.917.460	*м*³
базы, габбро-диабазы, порфириты, брекчии	88.500.000	„
чаники и кварциты	22.147.000	„
омиты, мраморы, известняки	пор. 8.000.000	„
матит	1.000.000	*т*
евой шпат	150—200 тыс.	*т*
рц	пор. 80.000	*т*
наты (в сыром концентрате)	95.952	„
ьгит (минер. топливо)	2.535.600	„
ит	70.000	„
а	8.000	„
о-энергетические рессурсы 22 главнейших рек АКССР (бассейнов Белого и Балт. морей)	788.2 тыс. квт ср. год мощности.	

Государственная Публичная БИБЛИОТЕКА КАБИНЕТ

Характер и динамика промышленности АКССР

Показатели	Единица измерения	1922/23 г.	1923/24 г.	1924/25 г.	1925/26 г.	1926/27 г.	1927/28 г.	1928/29 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г. (план).
Число рабочих ценз. пром.	чел.	3373	4 28	5233	6689	7629	9278	11998	15478	15069	18593	—
Валовая продукция в ценах 1926—1927 г. (без лесозаготовок)	тыс. руб.	6792	8819	12923	19537	24917	30759	39110	56142	76186	88338	105420
Выработка главных изделий												
Шунгит	тн.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10681	н. св.
Грейдера легк. типа	шт.	Сведения даются только с 1928/29 г., т. к. до этого года сильно изменялся состав продукции Онежского метал. завода						252	231	661	831	1535
„ средн. типа	„							90	390	411	195	
Кувалды	тыс. шт.							58,1	127,2	23,3	195,2	157,2
Шпат полевой	тн.	626	1691	5616	11816	9424	14244	7135	20305	27365	34325	33500
Кварц	„	912	1193	6726	14483	13267	30386	10250	18481	21575	22553	14000
Слюда	„	—	3	18	47	0,3	198	320	395	312	466	500
Гранит	„	—	—	—	—	—	—	—	—	2217	1339	н. св.
Пегматит	„	—	—	211	510	1963	505	1603	20492	17312	13689	н. св.
Гранитная брусчатка	м²	—	—	4131	3286	15906	22396	21332	30572	12727	7095	1500 м³
Диабазовая „	„	—	—	20771	35198	37028	62450	110555	142252	129552	140722	113000
Фибролит	тыс. пл.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	221	150
Пиломатериалы	1000 м³	182,3	270	357,8	575,8	716,9	818,3	972,3	1101,6	1029,1	1136,1	1357,6
Газетная бумага	тн.	—	—	—	—	—	—	1717	18292	23109	25553	24690
Лыжи	пар.	—	—	—	—	—	4 00	4221	10104	23172	94134	110000
Рыбные консервы	1000 кор.	—	—	—	332	95	966	1405	2700	2351	1362	4000
Электро-энергия	1000 квт.	827	713	450	1144	1173	1165	991	1921	1978,1	1490,8	3040
Год. выработка на 1 раб. в ценз. промышлен.	руб.	2014	2136	2470	3021	3266	3315	3277	3424	4333	3905	н. св.

Основные элементы сельского хозяйства АКССР и рыболовство

Показатели	1917 г.	1924 г.	1928 г.	1932 г.	1933 г.
Посевная площадь всех хоз. в *га*	43.982	49.141—23 г.	54.519	54.677	59.000
В том числе:					
Колхозы	—	8,1	48	29.418	} н. св.
Совхозы	—	65	206	2.896	}
Число колхозов	—	—	12	689	781
В них хозяйств	—	—	69	24.755	26.019
% коллективизации:					
Хозяйство	—	—	0,2	59,5	62,9
Посевов	—	—	0,1	56,8	60,7
Раб. скота	—	—	0,03	46,4	61,9
Коров	—	—	0,04	23,7	н. св.
Ср. число хозяйств на 1 колхоз	—	—	6	36	33
Количество МТС	—	—	—	3	5
Тракторов в сел. хоз-ве	—	—	7	85	109
Скот социалист. сектора:					
Лошади	—	32	42	15.009	17.300
Кр. рогатый скот	—	152	245	26.237	29.000
В том числе: коровы	—	114	170	15.323	15.865
Овцы и козы	—	—	18	1.742	1.500
Свиньи	—	—	44	3.397	4.400
Итого	—	184	349	46.385	52.200
Заготовка рыбы гос. и кооп. *т*	ок. 2.000	н. св.	6.715	11.666	8.252 (I—V)

	1913—22 г.	1923—32 г.	1933 г. (план)
Ср. год. Урожай ржи (цнт. с *га*)	6,7	8,9	10,8
Тоже, овса	8,1	8,6	11,0
„ ячменя	7,3	7,2	9,5
„ картофеля	83,0	85,2	120,0

Лесное хозяйство в пределах АКССР

Общий запас древесины—1.139.000 тыс. фест-метров.

Капиталовложения 1922 г.—202 тыс. р., 1931 г.—5.990 тыс. р.

Показатели	1913 г.	1923/24 г.	1927/28 г.	1930 г.	1932 г.	1933 г. (план)
Заготовка деловой древесины—тыс. ф/м.	н. св.	н. св.	3.108,2	7.512,1	5.796,3	—
Заготовка дровяной древесины—тыс. ф/м.	„	„	725,7	1.040,3	1.708,0	—
Итого . . .	2.273	1.523,7	3.833,9	8.552,4	7.504,3	7.769
Вывозка деловой древесины—тыс. ф/м.	н. св.	н. св.	н. св.	7.329,4	5.442,9	—
Вывозка дров—тыс. ф/м	„	„	„	1.193,3	1.780,3	—
Итого . . .	н. св.	н. св.	н. св.	8.522,7	7.223,2	8.152
Лесопиление—тыс. станд.	70	57,8	136,2	184,3	239	320

Если в апреле 1930 г. работало на лесозаготовках 86.000 лесорубов, то в апреле 1932 г. был уже всего 33.000 чел., благодаря внедрению механизации вывозки (трактора, автомобили), погрузки, окорки, разделки и пр. В 1933 г. на лесозаготовках, в области их механизации, работало около 500 разл. произв. аггрегатов с общей мощностью двигателей более 16.000 HP.

Железнодорожный и водный грузооборот АКССР (в тыс. *m*)

Грузооборот	1922/23 г.	1927/28 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.
Железнодорожный:					
Прибытие	165	720	1.235	1.366	1.789
Отправление	149	815	1.788	2.233	2.509
Внутр. водных путей:					
Прибытие	128	350	679	611	533
Отправление	429	913	1.386	1.349	1.340
Беломорских портов:					
Прибытие	158	59	50 ор.	172	241
Отправление	71	182	144	219	297
Итого:					
Прибытие	451	1.129	1.964	2.149	2.563
Отправление . .	649	1.910	3.318	3.801	4.146

Население Мурманского Округа Лен. Области

На 1 января—в тыс. чел.

Категория населения	1920 г.	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.
Всего населения	14,3	27	32	55	87,7	112,8
В том числе:						
Мужчин	—	14,9	17,9	32,4	53,2	66,8
Женщин	—	12,1	14,1	22,6	34,5	46,0

Категория населения	1920 г.	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.
его трудоспособного населения	н. св.	17,2	20,8	37,4	58,0	72,5
В том числе:						
Рабочих в %	„	7,6	18,9	43,0	44	45
селение городов и гор. поселков	2,9	13,5	17,4	39,5	55,8	86,8
В том числе:						
Мужчин	—	7,5	10,0	23,9	39,7	50,9
Женщин	—	6,0	7,4	15,6	26,1	35,9
селение гор. Мурманска	2,5	11,5	13,8	21,0	37,2	55,0
В том числе:						
Мужчин	1,57	6,6	8,0	12,6	22,6	33,3
Женщин	0,93	4,9	5,8	8,4	14,6	21,7
селение гор. Хибиногорска	не было		0,5	15,0	24,0	25,8
В том числе:						
Мужчин	—	—	0,4	9,2	13,5	14,2
Женщин	—	—	0,1	5,8	10,5	11,6
егор. население (сел. ж. д., лесорубы и пр.)	11,4	13,5	14,6	15,5	21,9	26
В том числе:						
Мужчин	—	7,3	7,9	8,5	13,5	15,7
Женщин	—	6,2	6,7	7,0	8,4	10,3
лотность населения по всему Округу (чел. на 1 *кв. км*)	0,111	0,210	0,249	0,428	0,682	0,878

Природные богатства Мурманского Округа Ленинградской Области.

(Разведанные запасы полезных ископаемых, рыбы, гидроэнергии и пр.)

) Апатитовые руды (в осн. месторожден.)		1 млрд. *т*
) Уртит (нефелиновая руда)		10 „ „
) Пирротиновые и сульфидные руды Монче—Тундры	пор.	10 млн. *т*
) Железные руды	„	500 „ „
) Диатомиты		16,3 „ „
) Лейкопритовые граниты района Сайда—Губы		17 „ „
) Известняки о-ва Кильдина		2,5 „ „
) „ мергелистые		38 „ „
) Глины		13 млрд. *т*
) Кровельные сланцы		1 млн. *т*
) Строит. граниты		5 „ „
) Сфеновые руды		12 „ „
) Руды редких земель		151 тыс. *т*
) Запасы тресковых и сельд. рыбных пород Баренцова моря в южной части		16—20 млн. *т* тресковых пород и миллионы *т* сельди
) Ежегодн. прирост водорослей		250—300 тыс. *т*
) „ возможный отпуск древесины		1,5—1,6 млн. $м^3$
) „ „ убой тренл. тюленя		до 400 тыс. голов.
) Возмомное стадо оленей (по запасам ягеля)		600 „ „
) Запас торфа		1 млрд. $м^3$
) Гидро-энергет. рессурсы:		
возм. средняя год. мощность		325—350 тыс. квт.
„ выработка энергии		3 млрд. квт/час.

Продукция народного хозяйства Мурманского Округа Ленинградской Области в натур. выражении

Отрасли народного хозяйства и виды продукции	1923 г.	1928 г.	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 ожи вы
Вылов рыбы—сырца т. тн.	8,75	35,8	54,0	51,0	85,4	85,0	12
В том числе:							
траулерами . . .	нет. св.	22,6	37,9	38,9	54,0	54,2	
сельди . .		0,8	0,3	1,1	21,0	22,7	5
Добыча апат. руды	—	—	—	268	569,1	380,2	80
Произв. „ концентр. . . .	—	—	—	—	31.4	183,7	20
Заготовка деловой древ. тыс. $м^3$ . .	—	171	207	365	362	374	52
„ дровяной древ. „ . .	—	149	156	76	197	319	
Пиломатериалы „ .	—	28,6	38,4	61.7	94,3	91,4	
Постройка рыболовных крупных моторных ботов . . . . . шт.	14малых	1	1	24	72	42	н. с
Производство кирпича . млн. шт.	—	0.98	1,05	0,68	2,3	3,5	
Электроэнергия . . . млн. квт/час.	нет. св.	0,6	0,8	0,8	1,049	16,54	3
Произв. кристалл. иода . . . *кг.*	—	—	—	—	—	949	н. с
Оленей на начало года . . тыс. гол.	25	нет св.	54,6	58,0	61,5	63,1	6
Тов. продукция сел. хоз.:							
а) молоко . . . . гектолитров	—	—	—	—	—	10240	н. с
б) мясо . . . . . цнт.	—	—	—	—	—	513	„
в) овощи и корнепл. . . . цнт.	—	—	—	—	—	4470	„
Всего на сумму тыс. руб. .	—	—	—	—	—	1456,6	н. св
Тральщиков на конец года	14 (1924 г.)	—	23	28	46	54	6
Добыча морского зверя:							
(тюлени, белухи, бел. медв. и проч. (голов) . . .	43607	нет сведений			153000	135000	875

Промышленность Мурманского Округа Ленинградской Области

(Продукция в тыс. руб. в ценах 1926/27 г.)

Отрасли промышленности	1928 г.	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.
ыбная	7342	8654	8030	19100	20100
спомогат. при рыбной промышл.	не было	не было	не было	пуск. пер.	1371
зверобойная [1])	21	81	418	776	195
Горно химическая:					
апатитовая руда	не было	не было	2205	7828	4805
апат. концентрат.	не было	не было	не было	1542	9764
сная—круглый лес	3494	4105	6198	6625	7609
есопильная	785	989	1619	2082	3129
ревообрабат. (рыбн. тара, стол. изд. и проч.)	не было	не было	168	666	1986
рев. судостроение	27	18	760	2210	1392
еталлическая (мех. маст. судорем.)	58	952	922	1417	4032
роизводство кирпича	88	69	40	325	356
олиграфическая	11	20	40	105	431
елкая кооперат. пром.	100	120	197	831	2205
роч. промышленность	53	162	46	321	702
нергетика	150	200	200	216	2396
Всего	12329	14610	20839	44044	60592

[1]) См. примечание [4]) к след. таблице.

ост промышленности Мурманского Округа Лен. Области с 1928 по 1932 г. (в %%)

(Сравнение по стоимости выпущенной продукции в ценах 1926/27 г.).

Виды промышленности	1928 г.	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.
я промышленность	100	118,4	169,1	360,1	491,4
В том числе.					
ыбная	100	117,9	109,5	260,1	286,0
рная и горно-хим. (апатитовая)	не было	пуск пер.	100	424,9	660,8
сная (лесозаготовки)	100	117,5	177,4	189,6	217,6
есопильная	100	118,3	206,2	265,3	398,6
рев. судостроение [1])	100	66,7	814,8	8.185,2	5.155,5
еталлическая (мех. маст., судорем. и т. п.)	100	97,7	857,4	549,3	1.562,7
роизводство кирпича [2])	100	78,4	45,5	369,3	407,7
елкая кооперат. промышленность	100	120	197	881,0	2.205,0
нергетика [3])	100	133,8	133,3	144,0	1.597,3
зверобойная [4])	100	385,7	1.966,7	3.695	928,6

[1]) В 1928—29 г. Мурм. верфь имела характер кустарн. предприятия.
[2]) В 1928—30 г. был 1 кирп. завод Мурм. ж. д. около ст. Шонгуй.
[3]) В 1928—31 г. была 1 электростанция в г. Мурманске.
[4]) Большая часть звероб. продукции 1932 г. проходит по балансу Сев. Края, всех данных Мурм. Отделении Севморзверпрома нет.

Капиталовложения в нар. хоз. Мурманского Округа Лен. Области

(В тыс. руб.)

Отрасли нар. хоз.	1928 г.	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.	За первую пятилетку 1929—32 г.	193 (пл
Рыбное хозяйство	2.050	4.940	7.500	22.500	22.301	57.541	
Горно-хим. (апат.) пром.	—	530	3.800	11.200	17.774	33.304	
Лесная промышл.	115	185	200	550	1.220	2.255	
Стройматериалы	—	—	100	322	1.957	2.379	
Зверобойная промышленность	—	87	240	110	485	922	
Судостроение	—	50	180	815	521	1.566	
Промкооперация	нет	данных		1.126	1.018	2.144	
Мурм. Порт.	576	880	3.109	2.510	2.500	8.999	
Рыбацкие порты-убежища	—	—	98	115	—	213	
Мурм. жел. дор.	80	660	5.500	3.650	2.313	12.193	
Безрельсовый трансоорт	70	90	189	280	585	1 144	
Связь	—	20	72	366	1.293	1.756	
Сел. хозяйство и оленеводство	нет данных		400	1.445	3.197	5.043	
Торговля	нет данных		600	950	2.298	3.848	
Жил. хоз. Мурманска и Хибиногорска	1.000	2.250	7.790	10.500	14.400	34.150	
Коммунальное хоз-во	117	420	724	1.685	4.877	7.708	
Нар. образ. и политпросвет (без кадров)	80	187	595	848	4.038	5.666	
Здравоохранение	43	252	304	582	2.590	3.674	
Всего по Округу	4.131	10 558	30.607	59.872	83.402	184.434	94.

Грузооборот Мурманского Порта

По отд. видам с выделением главн. грузов (в тоннах)

ГОДЫ	Экспорт			Импорт			Б. каботаж		М. каботаж	
	Лес	Апатит	Разный	Машины	Уголь	Разный	Апатит	Разный	Лес	Разны
1923	—	—	—	—	—	51.010	—	—	—	11.
1924	—	—	40.978	—	28 300	134.643	—	—	—	7.
1925	—	—	19.341	2.941	18.142	167.744	—	—	—	15.
1926	—	—	50.359	54.980	14.686	112.846	—	—	3	28.
1927	—	—	187.962	58.814	19.970	204.907	—	—	—	21.
1928	18.308	—	868	38.122	20.739	190.919	—	—	—	36.
1929	104.497	749	47.653	18.097	32.335	209.877	—	2.996	4.565	42.
1930	186.802	17.827	34.101	29 614	38 396	144.616	—	12.400	8.799	55.
1931	113.458	15.245	64.322	67.639	75 890	87.063	3.852	5.500	33.714	67.
1932	118.970	93.032	178.605	88.382	62 345	85.744	—	19.276	39.981	107.
1933	85.056	298.699	63.397	29 513	— *)	46.227	—	10 668	97.398	218.

*) В малом каботаже— 51.869 тонн по приб.
„ „ „ — 2.886 „ по отпр.

Грузооборот Мурманского Порта

Работа по вывозу и ввозу (в тоннах)

ГОДЫ	Экспорт	Импорт	Б. каботаж		М. каботаж		Итого		ВСЕГО
			Вывоз	Ввоз	Вывоз	Ввоз	Вывоз	Ввоз	
1923	—	51.010	—	—	4.502	6.665	4.502	57.675	62.177
1924	40.978	162.943	—	—	3.136	4.060	44 114	167.003	211 117
1925	19.341	188·827	—	—	7.030	8.918	26 371	197.745	224.116
1926	50.369	182.512	—	—	6·901	21.841	51 260	204.353	255.613
1927	187.962	293 691	—	—	4.865	17.008	192.827	300.699	493 526
1928	19.176	249.780	—	—	13.088	23 090	32.264	272.870	305.134
1929	152.899	260·309	—	2.996	20.756	26.183	173 655	289.488	463.143
1930	238.730	212.626	—	12.400	30.773	33.033	269.503	258.059	527.762
1931	193.025	230.592	4.852	4.500	38.974	61.991	236.851	297.083	533.934
1932	390 607	236.471	2.263	17.013	52.885	94.860	445.755	348.344	794.099
1933	447·152	75.740	—	10.668	73.542	242.289	520 694	328.697	849.391

Грузооборот Мурманского Порта.

Соотношение по отд. видам (тонны).

ГОДЫ	Экспорт	Импорт	Б. каботаж	М. каботаж	ВСЕГО
1923	—	51.010	—	11.167	62.177
%	—	82,04	—	17,96	100
1924	40.978	162.943	—	7.196	211.117
%	19,42	77,18	—	3,4	100
1925	19.341	188 827	—	15.948	224.116
%	8,65	84,25	—	7,1	100
1926	50.369	182.512	—	28.742	255.613
%	17,36	71,4	—	11,24	100
1927	187.962	283.691	—	21.873	493.526
%	38,09	57,48	—	4,43	100
1928	19.176	249.780	—	36.178	305 134
%	6,34	81,86	—	11,8	100
1929	152 899	260.309	2.996	46.936	463.143
%	33,03	56,2	0,64	10,13	100
1930	238 730	212.626	12 400	63.806	527.762
%	45,28	40,28	2,35	12,09	100
1931	193.025	230.592	9.352	100.965	533.934
%	36,17	43,18	1,75	18,9	100
1932	390.607	236.471	19.276	147 745	794.099
%	49,21	29,77	2,42	18,6	100
1933	447 152	75 740	10.668	315.831	849.391
%	52,64	8,91	1,25	37,2	100

Грузооборот Мурманского Порта

Изменения в составе импортных грузов (в тоннах)

Г Р У З	1923/24 г.	1924/25 г.	1925/26 г.	1926/27 г.	1927/28 г.	1928/29 г.	1929/30 г.	Окт.-Дек. 1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.
Хлопок	77 737	93.062	82.392	140.380	98.549	76.617	22 370	3 197	—	—	—
Бумага и др. масса	—	—	37.485	8 974	11 753	10.059	1.705	—	—	—	—
Уголь камен.	28.290	17.228	25 092	20 036	24 811	25 853	43.054	3.567	75 809	62 315	—
Рыба сол. и др.	7.769	41.578	7 362	41.344	56.357	43.024	100.173	9.264	41 997	45.387	1.309
Дубители	—	—	11 810	7 362	8 941	9 040	3.338	—	—	18	—
Кожи сырые	—	—	2 615	5.857	7 525	5.707	3 576	—	—	51	—
Резина, каучук	—	—	1.438	3 996	4.444	1 760	1 299	—	—	7.086	—
Металлы цв. и изд.	—	—	—	10.684	7.836	13.564	5.844	—	1.685	18.772	21.049
Удобрения	—	—	1.600	—	—	—	—	—	3 137	—	—
Генгруз	11.041	41.369	26.833	31.881	27.962	43.376	53.354	—	107 883	102 812	53 382
Всего	124.237	193.237	196.627	270.514	248.178	229.000	234.713	16.028	230.592	236.471	75.740

ПЕРЕВОЗКИ

Общие размеры грузовых перевозок

Мурманская железная дорога ведет свое существование с 1917 года, когда (1 апреля) ыла выкуплена в казну бывшая частная Олонецкая дорога (Званка — Петрозаводск) и с ней оединены в мае месяце вновь построенная линия Петрозаводск — Кемь и в декабре Кемь — урманск. На основании сохранившихся от того времени скудных статистических данных ожно ориентировочно считать что за 9 месяцев (апрель — декабрь) 1917 года по дороге ыло перевезено около 350 — 400 тыс. *т* грузов в коммерческих поездах, что, при среднем робеге 1 *т* около 494 *км* (такова величина среднего рейса гружоного вагона), дает 73 — 210 милл. *т/км* общего пробега. Эксплоатационная длина дороги в среднем за месяцев 1917 года была 750 *км*, а по отдельным месяцам, в связи с постепенным присоинением перечисленных выше линий, колебалась от 284 до 1 347 *км*. В 1918 году северная асть дороги с июня месяца подверглась иностранной оккупации, вследствие чего ее фактичекая эксплоатационная длина была меньше номинальной и выразилась в среднем в цифре 968 *км*. этих фактических пределах работа дороги, по таким же скудным данным, может быть опреелена в количестве приблизительне 204 тыс. *т* с общим пробегом около 72 млн. *т/км* (средий пробег 1 *т* — 353 *км*). В последующие четыре года размер грузовых перевозок, по сохравшимся уже достаточно точным данным, выражался так:

	1919 г.	1920 г.	1921 г.	1921/22 г.
Эксплоатационная длина (*км*) .	689 *)	1 478	1 701	1 752
Перевезено грузов в коммерческ. поездах (тыс. *т*)	856	1 256	1 279	1 149
В том числе коммерч. грузов . .	612	971	1 026	860
Пробег грузов в коммерч. п. п. (милл. *т/км*)	154	245	270	226
В том числе коммерч. грузов . .	137	207	238	172

Этими краткими цифрами характеризуется размер работы дороги в первый период ее уществования. В это время провозная способность дороги была крайне слабая, техническое остояние в высшей степени плохое, перевозки были совершенно незначительны и в целом орога представляла из себя безнадежно дефицитное предприятие. Вследствие этого не раз озникали предположения о ликвидации самостоятельного существования дороги и даже о переоде ее частично на консервацию. Однако, по всестороннем обследовании и изучении вопроса, н получил иное разрешение. Во главе дороги было поставлено Правление, на обязанность котого возложено всемерное развитие работы дороги в связи с развитием Карело-Мурманского рая, при чем сама дорога должна была содействовать этому развитию, приняв вид транспортноромышленно-колонизационного комбината. Первое заседание вновь образованного Правления ороги состоялось 29 августа 1922 года. Таким образом 1922-23 хозяйственный год, с которого ачинается обозрение работы дороги в настоящей книге, является как раз и первым годом ового периода жизни Мурманской железной дороги.

Обращаясь к рассмотрению данных об общем размере грузовых перевозок (таблица 1), ледует прежде всего отметить непрерывный из года в год рост их как по количеству, так и о пробегу. Единственным исключением является 1927-28 год, давший некоторое снижение связи с сокращение экспортных (хлеб) и частью импортных (хлопок) грузов, которые к тому е имели весьма значительный размер среднего пробега. Особенно значительный рост работы ороги виден за время первой пятилетки (точнее 4 года 3 месяца, с 1928-29 по 1932 год); о сравнению к предшествующим началу осуществления пятилетнего плана 1927-28 годом, 1932 году количество перевезенных грузов увеличилось на 188%, а их пробег — на 282%. Если сопоставить работу дороги, выраженную в тонно-километрах, с работой всей железнодорожной

*) В такой цифре выразилась средняя фактическая эксплоатационная длина дороги, несмотря а присоединение с января месяца от Северной железной дороги линии Рыбацкое — Тихвин и июня вновь построенной линии Званка — Чудово, вследствие продолжавшейся иностранной ккупации, доходившей в разное время до станций Сорокской, Масельской, Лижмы и окончательно иквидированной в феврале 1920 года.

сети и таким образом определить удельный вес Мурманской дороги в общей системе наш железнодорожного транспорта, то получится такая картина:

	1922/23 г.	1927/28 г. (перед 1-ой пятилеткой)	1928/29 г. (1-й год 1-ой пятилетки)	1932 г. (последний год 1-ой пятилетки)	1933 г. (первый год 2-ой пятилетки)
Вся сеть—млр. *т/км* .	23,5	88,3	106,8	169,3	170,0
Мурманская жел. дор. млр. *т/км*	0,33	1,1	1,5	4,1	4,6
Мурманская жел. дор. % ко всей сети . . .	1,4	1,2	1,4	2,4	2,7

Таким образом к концу первой пятилетки удельный вес Мурманской железной дор в области грузовых перевозок весьма значительно вырос; правда, в 1932 году этот рост час объясняется фактом механического присоединения линий Мологожелдора и Тихвин—Череповец, даже если учесть это обстоятельство (622 млн. *т/км*), то все же удельный вес Мурманс железной дороги в области грузовой работы выразится в размере 2,05%, то-есть значител выше, чем ранее. В 1933 году он еще более поднялся — до 2,7%.

В общей массе перевозок, выполненных в коммерческих поездах, хозяйственные гру перевозившиеся для надобностей самой дороги, составляли все понижающийся процент. В в первые годы рассматриваемого периода такие (бездоходные) перевозки составляли свыше 20 то, в связи с общим ростом грузооборота дороги, доля их все снижалась, и в 1932 году оп делилась в размере 10,8%, а в 1933 году — 9,9%. Что касается, однако, средней дальнос пробега этих грузов, то она, как видно из табличных данных, не обнаруживала определен тенденции к снижению, за исключением 1932 года.

Распределение перевозок по сообщениям, при всей условности такого распределе в случае изменения границ дороги, все же имеет свое значение и интересно, с одной стороны в виду различных размеров затрат на перевозкам разных сообщений, с другой — со стороны характеристики собственного вклада дороги в общий поток грузовых перевозок и характеристи развития производительных сил обслуживаемого дорогой края. Как видно из цифр, собствен погрузка (местное сообщение + вывоз) на дороге все время превышают прием грузов от соседн дорог (ввоз + транзит). Размеры перевозок местного сообщения за последние годы колеблются ок 27—30%, вывоз обнаруживает более значительные колебания. Ввоз и транзит также колеблются ввоз с тенденцией к повышению за последние годы, транзит — к некоторому снижению. цифры последних (1932 и 1933) лет, несомненно, повлияло присоединение новых линий.

Состав перевозок по роду грузов

Состав грузовых перевозок по роду груза характеризуется следующим.

Дрова, составлявшие в начале рассматриваемого периода от $^1/_2$ до $^1/_3$ всего грузового к тингента, постепенно, по мере развития грузооборота, теряют свой удельный вес, котор регулярно снижаясь, выразился в последние два года в размере 13,6 — 15,6%.

Наоборот, доля лесных строительных материалов все время возрастала и с 11,6% в 19 23 году достигла $^1/_3$ всей массы перевозок (1929-30 год—33,5%, 1932—30,8%, 1933—31,2

Хлебные грузы вначале имели устойчивый удельный вес — около 11,5%, в 1926-27 г этот процент возрос даже до 17,2%. В эти годы был значительный экспорт хлеба за грани через Мурманский порт, для чего был установлен специальный тарнф. После 1926-27 года экспо хлеба через Мурманский порт прекращается и доля хлебных перевозок в общем грузообор дороги падает, снизившись в 1932 году до 5,6%, а в 1933 году — до 4,0%.

Необходимо отметить присутствие в составе грузооборота дороги в период с 1923-24 г по 1928-29 год (частью 1929-30 год) хлопка, импортировавшегося через Мурманский порт. П большом пробеге он сильно содействовал оживлению работы дороги и повышению ее доходнос За последние годы в составе грузооборота дороги появились такие массовые новые грузы, к торф (правда, с небольшим пробегом) и апатиты, шедшие частью на юг, частью на экспо через Мурманск. Значительный процент составляет перевозка минеральных строительных материал (в 1932 году — 13,3% и в 1933 году — 8,6%. Необходимо, наконец, отметить постоянное участ в грузообороте каменного угля (2—5%), металлов и металлических изделий (около 4—5%) рыбы (1,5—2%).

В вышеприведенные цифры грузовых перевозок не вошли перевозки грузов в так называ мых специальных хозяйственных поездах (балласт, песок, земля, снег и т. п.). Количественно э перевозки значительны, выражаясь в цифре около 1 500—2 500 тыс. *т*. Средний пробег так перевозок невелик и колеблется за последние годы от 28 до 33 *км*.

Сезонность грузовых перевозок

Сезонность грузовых перевозок характеризуется данными, приведенными в таблице 2, де количество и пробег перевезенных грузов даны поквартально (по календарным годам.) Если зять всю массу перевозок в целом, то распределение ее между отдельными кварталами на про-яжении ряда охваченных таблицей лет оказывается меняющимся. Однако за последние три года овольно ясно видно, что наибольшим по размеру работы оказывается второй квартал, а наи-еньшим — первый, что же касается третьего и четвертого квартала, то они занимают среднее оложение и по объему работы близки один к другому. Размер отклонений между отдельными квар-алами в разные годы, различен. В этом отношении можно только сказать, что со стороны елезнодорожного транспорта и самой Мурманской дороги, а также со стороны всего народного озяйства и прежде всего хозяйства прорезываемых дорогой районов не все сделано в смысле реодоления сезонности и внесения большей равномерности в работу дороги.

Если обратиться к перевозке отдельных родов грузов, то прежде всего относительно дров ожно сказать, что наибольшая перевозка их падает на 1 квартал, затем идет большею частью торой квартал. Лесные строительные материалы, наоборот, перевозятся в наибольшем количестве во втором квартале, наименьшее количество их устойчиво приходится на первый квартал. Мине-альные строительные материалы (в том числе песок, земля; глина, гравий и пр.), по крайней ере за последние годы, также перевозятся в наибольших количествах во втором и третьем квартале, что, естественно, прежде всего объясняется климатическими условиями. Хлебные грузы главною массой перевозились в первом и четвертом кварталах (после реализации урожая). На имние же кварталы (прежде всего четвертый, а затем — первый) падает и главная масса пере-озок торфа, заготовленного в предшествующий летний период. Наконец, неравномерно поступали а дорогу апатиты, приходясь главной массой на второе полугодие.

Грузооборот станций

Как можно видеть из таблицы 3, отправление грузов со станций Мурманской железной ороги превышает цифру прибытия. Это наблюдается и по отдельным областям, кроме урманского округа, где, в связи с соотношением экспорта (прибытия) и импорта (отправления) аблюдается и обратное явление. Общий рост грузооборота станций особенно проявился течение первой пятилетки. Так, по Ленинградской области (без Мурманского округа) тправление грузов в 1932 году по сравнению с 1927-28 годом выросло на 196% в 1933 году на 212%), прибытие на 117% (в 1933 году на 161%); по Мурман-кому округу — отправление на 158% (в 1933 году на 247%), прибытие на 900% (против 926-27 на 216%; в 1933 году на 419% против того же 1926-27 года); по Карелии отпра-ление на 196% (в 1933 году — 191%), прибытие на 138% (в 1933 году на 109% — уменьше-ие). По отдельным станциям рост грузооборота особенно сильно проявился в пределах Ленин-радской области на станциях Званка — Волховстрой, Гостинополье, на станциях Лунгачи, Лод. оле, Синявино. Здесь, конечно, сказалось возникновение или строительство таких предприятий, ак Алюминиевый Комбинат на берегу Волхова, Сясьский целлюлозный и древесномассный Комби-ат у станции Лунгачи, строительство Свирской гидростанции, разработка Синявинских торфя-ых массивов и пр. По Мурманскому округу выделяется возникновение и развитие грузооборота танции Хибиногорск (бывший Вудъявр), в районе апатито-нефелиновых разработок, а также, онечно, рост грузооборота, особенно по экспорту (прибытие), припортовой станции Мурманск. пределах Карельской Республики, помимо роста грузооборота старых центров местной промы-ленной жизни (Петрозаводск, Сорокская, Кемь), возникает и быстро развивается ряд новых унктов. К числу таких новых пунктов с большим развитием грузооборота надо отнести станции ивач (Кондопожский бумажный комбинат), Медв. Гера (Лесопильный завод, строительство Бело-орско-Балтийского Водного пути), Масельская (разработка шпата и кварца Карелгранита, лесо-азработки), Кандалакша (строительство Севхимкомбината, лесопильное дело) и некоторые другие.

Несомненно, что дальнейшее выявление, изучение и использование естественных богатств рая обеспечит еще больший рост грузооборота как этих, так и ряда других станций дороги.

Густота грузового движения

Таблица 4 дает сведения о густоте движения грузов, то-есть о количестве тонн, рошедших, в среднем, по всей длине участка (данность эта получается путем деления *т/км*, деланных грузами в коммерческих поездах в течение года по участку, на число кило-етров длины участка). Не останавливаясь здесь подробно на характеристике грузонапря-женности каждого участка (и направления), необходимо отметить следующее. На разных частках дороги густота грузового движения различна, при чем наибольшая густота аблюдается на основных южных участках дороги (Рыбацкое — Званка — Тихвин, Званка — етрозаводск). Это вполне понятно, так как эти линии, с одной стороны, более старые, а с дру-

гой — проходят по местностям более оживленным в промышленном и сельскохозяйственном отношении и значительно более населенным. Густота движения грузов на линии от Петрозаводска до Мурманска менее значительна. Это собственно Мурманская дорога, по времени построения наиболее молодая, проходит по краю малонаселенному, а то, особенно до последних лет, и вовсе безлюдному, со слабым сельским хозяйством и с промышленностью, которая только за последние годы начинает развиваться, при значительном воздействии, в частности, и самой дороги. Участок более молодой по времени действия участок Званка — Чудово занимает по густоте грузового движения среднее положение, а линия Мга — Будогощь, поступившая в эксплоатацию наиболее поздно, вместе с присоединенной в 1932 году новостройкой Будогощь — Овинище, занимает последнее место. Если же обратить внимание на то, как совершается изменение роста густоты, то картина получается иная. Сравним густоту движения грузов в 1932 году с 1927—28 годами, то-есть годом, непосредственно предшествовавшим началу выполнения пятилетнего плана. Оказывается, что наибольший прирост густоты приходится как раз на северную часть дороги. Так, участок Петрозаводск — Масельская (везде берутся оба направления вместе) увеличил густоту на 283%. Масельская — Парандово (ныне Идель) на 300%, Парандово — Кемь на 228%, Кемь — Далакша на 250%, Кандалакша — Мурманск на 268% — иначе говоря, густота грузового движения на линии от Петрозаводска до Мурманска за 4 года выросла кругло в 3½ раза. Что касается южной части дороги, то лишь участок Петрозаводск — Волховстрой, составляющий непосредственное продолжение северной части, дал такой же рост — 265%. Остальные южные линии дали меньший рост (хотя тоже весьма значительный). Участок Рыбацкое — Мга увеличил густоту движения на 178%, Мга — Жихарево 196% Жихарево — Званка 198%, Званка — Волховстрой 214%, Волховстрой — Тихвин 168%, — итого эти участки увеличили густоту движения, кругом втрое. Участок Званка — Чудово дал рост густоты движения за последние четыре года на 19%, Мга — Будогощь на 48%. В целом по всей дороге густота движения грузов в коммерческих поездах в 1932 году (1777 тыс. *т*) возросла против 1927—28 гг. (607 тыс. *т*) на 19[illegible]. Что касается густоты движения по направлениям, то с этой стороны бросается в глаза весьма значительная неравномерность. Размер грузового потока в одном направлении отличается от противоположного направления в 1½—2—3—4 раза. На линии же Мга — Будогощь — Пестово — Овинище это неравенство достигает совершенно исключительного выражения (в 1932 году на участке Мга — Будогощь густота движения грузов в одном направлении была 23 тыс. *т*, а в другом — 544 тыс. *т*, на участке Будогощь — Пестово 25—336 тыс. *т*, Пестово — Овинище 123—17 тыс. *т*). Всякое смягчение этой неравномерности должно значительно содействовать улучшению результатов эксплоатации дороги.

Перевозки пассажиров

Перевозка пассажиров, подобно перевозке грузов, также обнаруживает неуклонный из года в год, обусловливаемый теми же причинами общего подъема хозяйственной жизни края. Во второй половине охватываемого таблицей 5 периода рост этот идет даже интенсивнее роста грузовых перевозок. Так, в 1933 году количество перевезенных пассажиров превысило цифру 1927—28 года на 368%, а пробег на 416%. Темп роста пассажирских перевозок на дороге опередил темп роста их по всей сети, поэтому удельный вес работы дороги по перевозке пассажиров в общей работе сети представляется в таком виде:

	1922/23 г.	1927/28 г.	1928/29 г	1932 г.	1933 г.
Вся сеть — млрд. пасс /*км*. . . .	13,9	23,6	29,7	83,7	75,7
Мурм. жел. дор. — млрд. пасс./*км*	0,13	0,23	0,40	1,39	1,46
Мурманская жел. дор. % ко всей сети	0,9	1,1	1,3	1,6	1,9

Необходимо при этом отметить рост средней дальности пробега пассажиров (1922—23 г. 99 *км*, 1927—28 год — 117 *км*, 1933 год — 131 *км*). Он указывает, что в связи с оживлением и вовлечением в более напряженную хозяйственную жизнь северных районов обслуживаемой дорогою края увеличился пассажирский поток в корреспонденции именно с этими районами.

Цифры перевозок пассажиров по сообщениям обнаруживают рост этих перевозок по всему из сообщений (снижение числа транзитных пассажиров в 1932 и 1933 гг. надо отнести за счет присоединения к Мурманской дороге новых линий). Процентная же доля сообщений в общей массе перевозок меняется. За последние годы замечается понижение процента пе[illegible]

ых пассажиров местного сообщения (сюда входят и перевозки в связи с Ленинградом): этот ент с 50 и даже 57 в 1928—30 годах упал до 43—44 в 1931—1932 годах; правда, 933 году он поднялся до 47). Значительно выросло пригородное (с Ленинградом) сообщение, азившись в размере 42,5—41,0% всего количества перевезенных пассажиров в последние года. Доля транзитных пассажиров все время падает (8,5% в 1931 году и 3,8% в 1933 году; последней цифре, как только что отмечено, сказалось присоединение новых линий). Цифры, ующие процент отправленных и прибывших пассажиров прямого сообщения, колеблются. оставление цифр пассажиров, отправленных и прибывших в прямом сообщении, дает сальдо, орое показывает, насколько приезжий элемент оседает и крае. Если с этой стороны посмотреть цифры с 1922—23 года по 1932 год, то легко можно увидеть, что за этот период общий ультат в пользу прибытия выразился в цифре 182 тыс. человек; наоборот, 1933 год дал вышения отправления (выезда) над прибытием в цифре 100 тыс. человек в связи, очевидно, окончанием некоторых строительств. Что касается сезонного распределения пассажирских евозок (таблица 6), то большая часть их приходилась на 3 квартал, а за последние годы ает на 4-й квартал. Третье место обычно принадлежит 2-му кварталу и последнее место — ключительно первому кварталу. 1933 год внес в такое распределение некоторые отклонения.

Таблица 7 дает цифры количества пассажиров, отправленных с главнейших станций. Они азывают рост пассажирооборота, объясняемый как увеличением численности населения, так ольшей подвижностью его в связи с развитием экономической и общественной жизни. Растет сажирооборот как старых, так и новых пунктов. Обращают на себя внимание такие станции, Званка (в 1927—28 году отправлено 107 тыс., в 1933 году — 485 тыс.) Волховстрой ответственно 44 и 221 тыс.), Лодейное Поле (38 и 283 тыс.), Свирьстрой (в 1932 году тыс.), Петрозаводск (60 и 226 тыс.), Кивач (22 и 81 тыс.), Медвежья Гора (26 и 135 тыс.), далакша (22 и 57 тыс.), Хибиногорск (в 1933 году 46 тыс.), Кола (33 и 188 тыс.), Мурск (54 и 310 тыс.).

В дополнение к сказанному относительно размеров пассажирских перевозок следует добаь, что все приведенные цифры относятся исключительно к платным пассажирам. Учета платных пассажиров не было, и они не нашли поэтому в цифрах своего отражения.

Перевозка багажа

Размер багажных перевозок характеризуется цифрами, помещенными в таблице 8. Рост естественно, связан с ростом пассажирского движения. Количество перевезенного багажа 1932 году превышает цифру 1927 — 28 года слишком втрое. Нужно, однако, иметь виду, что в 1931 и 1932 году учитывался не только платный багаж как это делалось ьше, но и бесплатный. В 1933 году перевозки багажа, вообще не учитывались, а потому дений о размере их нет.

Приведенная продукция

Объединенная („приведенная") пассажирско-грузовая продукция дороги, определенная ем приравнивания 1 пасс. *км* к 1 *т/км*, выразилась в 1933 году в размере 6010 млн. *т/км* и учете тарифных *т/км*, при учете эксплоатационных *т/км* — 6 250), без *т/км* в хоз. п. п. 1927—28 году она составляла 1 357 млн. *т/км*. Таким образом, против этого года продукция оги в 1933 году возросла на 343% (по всей сети прирост за то же время составил 119%). авда, 1927—28 год был для Мурманской дороги годом пониженной работы, но даже если оставить 1933 год — первый год второй пятилетки — с 1928/29 годом — первым годом первой илетки, то прирост работы по дороге составит 216%, в то время как по всей сети прирост эти же годы был равен 80%.

ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Таблица 1.

НАИМЕНОВАНИЕ ДАННЫХ	1922/23 г.	1923/24 г.	1924/25 г.	1925/26	26/27 г.	1927/28 г.	1928/29 г.	1929/30 г.	Особый квартал 1930 г.	1931 г. [1]	1932 г.	1933 г.
Общее количество грузов, перевезенных в поездах коммерческого движения (тыс. тонн)	1.812	2.186	2.532	3.0	3.951	3.770	5.425	7.615	1.954	9.486	10.859	11.346
Пробег их (млн. *т/км*)	330	564	766	1.0	1.432	1.073	1.507	2.080	563	3.125	4.095	4.550
Средняя дальность пробега 1 тонны	183	259	303		362	285	278	273	288	329	377	401
Распределение перевозок по категориям.												
Коммерческие грузы. Количество перевезенных грузов	1.284	1.727	1.990	2.	3.155	3.048	4.716	6.786	1.741	—	9.686	10.222
Коммерческие грузы. Их пробег	223	471	638		1.269	937	1.337	1 875	519	—	3.885	4.290
Коммерческие грузы. Средняя дальность пробега 1 тонны	174	273	320		402	307	283	277	298	—	407	420
Хозяйственные грузы для своей дороги. Количество перевезенных грузов	528	459	542		796	722	709	830	213	—	1 173	1.124
Хозяйственные грузы для своей дороги. Их пробег	107	93	128		163	136	170	205	44	—	210	260
Хозяйственные грузы для своей дороги. Средняя дальность пробега 1 тонны	203	202	236		205	189	241	255	210	—	179	231
Распределение перевозок по сообщениям.												
Местное сообщение. Количество	871	832	756		1.030	1.068	1.504	2.286	580	2.580	2.901	3.108
Местное сообщение. Пробег	—	—	—		223	205	350	523	119	—	551	614
Местное сообщение. Средняя дальность	—	—	—		217	192	233	229	205	—	190	197
Вывоз. Количество	516	674	774	1.	1 271	1.257	1.362	1.783	444	3.012	3 884	4 133
Вывоз. Пробег	—	—	—		625	554	585	722	190	—	1.694	1.715
Вывоз. Средняя дальность	—	—	—		492	441	430	405	428	—	436	415
Ввоз. Количество	254	342	361		698	520	641	1.220	368	1.652	2.009	1.730
Ввоз. Пробег	—	—	—		407	142	226	423	155	—	1.064	1.134
Ввоз. Средняя дальность	—	—	—		583	273	353	347	421	—	529	652
Транзит. Количество	171	338	641		952	925	1.918	2.326	561	2.242	2.065	2.375
Транзит. Пробег	—	—	—		177	172	346	412	99	—	786	1.087
Транзит. Средняя дальность	—	—	—		186	186	180	177	176	—	381	458
Распределение перевозок по роду грузов.												
Хлебные грузы. Количество	214	252	288		681	307	549	449	173	—	607	454
Хлебные грузы. Пробег	56	110	79		390	89	143	143	61	—	365	216
Хлебные грузы. Средняя дальность	263	435	273		572	304	267	318	355	—	602	475
Дрова. Количество	927	941	732		1.007	882	952	997	252	—	1.477	1.776
Дрова. Пробег	111	121	111		131	108	164	181	39	—	257	308
Дрова. Средняя дальность	120	130	150		130	126	172	181	154	—	174	173

[1]) За 1931 год большинства данностей нет в виду того, что существовавшая в этом стема учета грузовых перевозок исключала возможность получения их по отдельным дорогам.

Таблица 1.

НАИМЕНОВАНИЕ ДАННЫХ		1922/23 г.	1923/24 г.	1924/25 г.	1925/27 г.	1927/28 г.	1928/29 г.	1929/30 г.	Особый квартал 1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.
Лесные строит. материалы.	Количество	210	266	396	841	939	1.693	2.551	566	—	3.344	3.547
	Пробег	29	49	89	246	232	444	741	172	—	1.359	1.536
	Средняя дальность	140	183	223	292	251	263	290	305	—	407	433
Каменный уголь.	Количество	24	38	50	184	183	118	159	36	—	438	551
	Пробег	15	27	8	52	44	31	35	7	—	198	358
	Средняя дальность	618	707	167	286	242	259	218	194	—	453	650
Нефтепродукты	Количество	11	11	10	11	11	13	31	12	—	76	92
	Пробег	2,5	3	3	4	4	5	10	5	—	36	58
	Средняя дальность	228	305	278	388	425	416	334	412	—	474	635
Руда всякая.	Количество	3,8	3,1	8,6	29	17	40	50	8	—	125	163
	Пробег	—	0,6	1,5	5	3	8	9	1	—	43	58
	Средняя дальность	—	194	178	186	162	204	172	149	—	343	358
Черные металлы и металлические изделия.	Количество	19	42	64	180	215	219	293	49	—	591	598
	Пробег	4	8	12	36	45	55	73	13	—	238	295
	Средняя дальность	165	189	181	199	211	249	250	266	—	403	493
Строит. материалы минерального происхождения.	Количество	—	—	—	194	277	333	[1] 1.229	265	—	1.448	977
	Пробег	—	—	—	62	62	68	154	40	—	259	228
	Средняя дальность	—	—	—	333	224	204	125	153	—	179	233
Машины всякие.	Количество	—	—	—	—	—	—	—	—	—	174	123
	Пробег	—	—	—	—	—	—	—	—	—	126	82
	Средняя дальность	—	—	—	—	—	—	—	—	—	724	666
Торф.	Количество	—	—	—	—	—	69	226	91	539	435	750
	Пробег	—	—	—	—	—	4	11	5	—	25	33
	Средняя дальность	—	—	—	—	—	52	50	50	—	57	44
Апатиты.	Количество	—	—	—	—	—	—	—	70	355	235	525
	Пробег	—	—	—	—	—	—	—	88	—	185	329
	Средняя дальность	—	—	—	—	—	—	—	1.267	—	787	627
Рыба.	Количество	15	19	53	66	72	85	168	29	—	(123)	(137)
	Пробег	—	17	65	78	82	98	191	19	—	—	—
	Средняя дальность	—	907	1.227	1.192	1.146	1.152	1.070	658	—	—	—
Хлопок.	Количество	—	77	91	139	102	76	4	—	—	—	—
	Пробег	—	110	129	198	144	107	5	—	—	—	—
	Средняя дальность	—	1.427	1.423	1.426	1.424	1.417	1.176	—	—	—	—

[1]) С 1929—30 г. в составе мин. строит. материалов учитываются полностью второстепенные материалы (песок, земля, глина, гравий и т. д.).

Таблица 1.

НАИМЕНОВАНИЕ ДАННЫХ	1922/23 г	1923/24 г.	1924/25 г.	1925/27 г	1927/28 г.	1928/29 г.	1929/30 г.	Особый квартал 1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.
Прочие грузы. Количество	388	537	839	619	765	1.278	1.458	403	—	1.909	1.790
Прочие грузы. Пробег	112	118	268	230	260	380	527	113	—	1.004	1.049
Прочие грузы. Средняя дальность	288	220	319	372	340	298	361	280	—	526	586
Распределение колич[ест]вез[ен]ных грузов в %%											
А. По категориям.											
Коммерческие	70,9	79,0	78,6	79,9	80,8	86,9	89,1	89,1	—	89,2	90,1
Хозяйственные для своей дороги	29,1	21,0	21,4	20,1	19,2	13,1	10,9	10,9	—	10,8	9,9
Б. По сообщениям.											
Местное	48,1	38,1	29,9	26,1	28,3	27,7	30,0	29,7	27,2	26,7	27,4
Вывоз	28,5	30,8	30,6	32,2	33,4	25,1	23,4	22,7	31,8	35,8	36,5
Ввоз	14,0	15,6	14.2	17,7	13,8	11,8	16,0	18,9	17,4	18 5	15,2
Транзит	9,4	15,5	25,3	24,0	24,5	35,4	30,6	28,7	23,6	19,0	20,9
В. По роду.											
Хлебные грузы	11,8	11,5	11,4	17,2	8,1	10,1	5,8	8,9	—	5,6	4,0
Дрова	51,2	43,0	28,9	25,5	23,4	17,5	13,1	12,9	—	13,6	15,6
Лесные строительные материалы	11,6	12,2	15,6	21,3	24,9	31,2	33,5	29,0	—	30,8	31,2
Каменный уголь	1,3	1,7	2,0	4,7	4,9	2,2	2,1	1,8	—	4,0	4,9
Металлы и металлические изделия	1,0	1,9	2,5	4,6	5,7	4,0	3,8	2,5	—	5,4	5,3
Строительные материалы минер. происхождения.	Сведений		нет.	4,9	6,7	5,5	16,1	13,6	—	13,3	8,6
Торф	—	—	—	—	—	1,3	3,0	4,7	5,7	4,0	6,6
Апатиты	—	—	—	—	—	—	—	3,6	3,7	2,2	4,7
Рыба	0,8	0,9	2,1	1,7	1,9	1,6	2,2	1,5	—	1,1	1,2
Хлопок	—	3,5	3,6	3,5	2,7	1,4	0,1	—	—	—	—
Прочие грузы	22,3	25,3	33,9	16,6	21,7	25,2	20,3	21,5	—	20,0	17,9
Перевозка грузов в[нутрихозяйственного движения.											
Количество (тыс. тонн)	780	589	965	1.599	1.216	1.388	2.008	667	2.170	2.433	Свед. нет.
Пробег (млн. *т/км.*)	40	27	33	52	37	39	58	17	65	80	101
Средняя дальность	52	46	34	32	30	28	29	26	30	33	Свед. нет.
Погружено вагонов	66.747	47.176	78.575	78.452	75.190	97.018	135.138	22.587	141.033	146.439	Свед. нет.

СЕЗОННОСТЬ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Таблица 2.

		КВАРТАЛЫ	1923 г.	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.
Все грузы	Количество перевезенных грузов (тыс. тонн).	I (Январь—Март)	542	636	758	1.085	989	1 199	1.487	—	2.706	2 319
		II (Апрель—Июнь)	504	703	844	1.052	930	1 357	2.392	—	3.113	3.235
		III (Июль—Сентябрь)	418	611	827	996	1.010	1.823	1.907	—	2.619	2.926
		IV (Октябрь—Декабрь)	406	635	818	841	1 046	1.829	1.955	—	2.421	2.866
		Год	1.870	2.585	3.247	3.974	3 975	6.208	7.741	—	10.859	11.346
	Их пробег (млн. *т/км*)	I (Январь—Март)	91	181	268	443	251	327	445	606	937	944
		II (Апрель—Июнь)	77	251	267	414	282	390	645	944	1.244	1.287
		III (Июль—Сентябрь)	88	199	279	322	311	484	530	785	984	1.166
		IV (Октябрь—Декабрь)	96	192	253	229	307	460	563	790	930	1.153
		Год	352	823	1.067	1.408	1 151	1.661	2.183	3.125	4.095	4.550
В том числе:													
Дрова	Количество перевезенных грузов	I (Январь—Март)	321	216	239	362	296	281	284	—	501	512
		II (Апрель—Июнь)	256	152	243	242	190	250	275	—	356	474
		III (Июль—Сентябрь)	161	135	188	223	172	202	190	—	294	408
		IV (Октябрь—Декабрь)	200	209	180	224	219	249	252	—	326	382
		Год	938	712	850	1.051	877	982	1.001	—	1.477	1.776
	Их пробег	I (Январь—Март)	41	26	31	50	36	47	48	—	79	83
		II (Апрель—Июнь)	24	28	27	32	25	48	44	—	58	70
		III (Июль—Сентябрь)	21	25	23	26	21	39	36	—	60	80
		IV (Октябрь—Декабрь)	34	33	23	26	29	53	39	—	60	75
		Год	120	115	104	134	111	187	167	—	257	308
Лесные строительные материалы	Количество перевезенных грузов	I (Январь—Март)	37	60	107	133	195	224	314	—	667	569
		II (Апрель—Июнь)	70	143	218	213	271	524	1.058	—	1.140	1.236
		III (Июль—Сентябрь)	78	131	275	279	297	731	762	—	832	965
		IV (Октябрь—Декабрь)	36	91	216	176	214	416	566	—	705	777
		Год	221	425	816	801	977	1.895	2.700	—	3.344	3.547
	Их пробег	I (Январь—Март)	5	10	29	32	45	72	78	—	246	230
		II (Апрель—Июнь)	8	37	66	63	62	124	305	—	438	515
		III (Июль—Сентябрь)	14	33	101	79	81	184	229	—	371	444
		IV (Октябрь—Декабрь)	5	25	72	44	65	129	172	—	304	347
		Год	32	105	268	218	253	509	784	—	1.359	1.536
Строительные материалы минерального происхождения	Количество перевезенных грузов	I (Январь—Март)	—	—	—	—	59	84	160	—	354	146
		II (Апрель—Июнь)	—	—	—	—	64	63	391	—	476	236
		III (Июль—Сентябрь)	—	—	—	—	110	123	278	—	439	322
		IV (Октябрь—Декабрь)	—	—	—	44	63	400	265	—	179	273
		Год	—	—	—	—	296	670	1.094	—	1.448	977
	Их пробег	I (Январь—Март)	—	—	—	—	11	13	20	—	51	34
		II (Апрель—Июнь)	—	—	—	—	18	17	40	—	91	53
		III (Июль—Сентябрь)	—	—	—	—	24	26	63	—	73	77
		IV (Октябрь—Декабрь)	—	—	—	9	12	31	40	—	44	64
		Год	—	—	—	—	65	87	163	—	259	228

Таблица 2.

		КВАРТАЛЫ	1923 г.	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.
Каменный уголь	Количество перевезенных грузов	I (Январь—Март)	2		9	22	68	29	29	28	—	100	104
		II (Апрель—Июнь)	13		23	25	34	38	26	58	—	119	167
		III (Июль—Сентябрь)	6		35	25	45	56	24	36	—	119	148
		IV (Октябрь—Декабрь)	5		28	36	60	39	37	36	—	100	132
		Год	26		95	108	207	162	116	158	—	438	551
	Их пробег	I (Январь—Март)	1		5	15	17	7	6	5	—	35	83
		II (Апрель—Июнь)	8		14	12	12	6	7	15	—	64	132
		III (Июль—Сентябрь)	4		7	7	12	16	6	11	—	43	68
		IV (Октябрь—Декабрь)	4		5	11	15	11	4	7	—	56	75
		Год	17		31	45	56	40	23	38	—	198	358
Хлебные грузы	Количество перевезенных грузов	I (Январь—Март)	69		96	138	247	127	184	95	—	218	92
		II (Апрель—Июнь)	67		73	85	214	71	89	48	—	171	120
		III (Июль—Сентябрь)	33		39	53	58	38	90	137	—	94	129
		IV (Октябрь—Декабрь)	42		76	162	71	186	169	173	—	124	113
		Год	211		284	438	590	422	532	453	—	607	454
	Их пробег	I (Январь—Март)	18		23	71	214	36	49	36	—	158	42
		II (Апрель—Июнь)	17		23	32	110	18	21	15	—	101	60
		III (Июль—Сентябрь)	9		10	14	14	10	28	33	—	47	56
		IV (Октябрь—Декабрь)	18		23	52	25	45	59	61	—	59	58
		Год	62		79	169	363	109	157	145	—	365	216
Торф	Количество перевезенных грузов	I (Январь—Март)	—		—	—	—	—	26	73	123	119	191
		II (Апрель—Июнь)	—		—	—	—	—	10	42	118	39	162
		III (Июль—Сентябрь)	—		—	—	—	—	26	38	108	96	164
		IV (Октябрь—Декабрь)	—		—	—	—	8	73	91	190	181	233
		Год	—		—	—	—	—	135	244	539	435	750
	Их пробег	I (Январь—Март)	—		—	—	—	—	1,3	3,6	—	7	11
		II (Апрель—Июнь)	—		—	—	—	—	0,5	2,1	—	2	8
		III (Июль—Сентябрь)	—		—	—	—	—	1,4	1,9	—	6	7
		IV (Октябрь—Декабрь)	—		—	—	—	0,4	3,7	4,5	—	10	7
		Год	—		—	—	—	—	6,9	12,1	—	25	33
Апатиты	Количество перевезенных грузов	I (Январь—Март)	—		—	—	—	—	—	—	65	24	66
		II (Апрель—Июнь)	—		—	—	—	—	—	—	91	46	131
		III (Июль—Сентябрь)	—		—	—	—	—	—	—	103	82	156
		IV (Октябрь—Декабрь)	—		—	—	—	—	—	70	96	83	172
		Год	—		—	—	—	—	—	—	355	235	525
	Их пробег	I (Январь—Март)	—		—	—	—	—	—	—	—	28	45
		II (Апрель—Июнь)	—		—	—	—	—	—	—	—	52	68
		III (Июль—Сентябрь)	—		—	—	—	—	—	—	—	69	104
		IV (Октябрь—Декабрь)	—		—	—	—	—	—	88	—	36	112
		Год	—		—	—	—	—	—	—	—	185	329

ГРУЗООБОРОТ СТАНЦ ПО ОБЛАСТЯМ (в тысячах тонн)

Таблица 3.

Область	СТАНЦИИ	0	Р	А	В	Л	Е	Н	О					
		1922/23 г.	1923/24 г.	1924/25 г.	192	26/27 г.	1927/28 г.	1928/29 г.	1929/30 г.	Особый квартал 1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.	
Ленинградская (без Мурманского округа)	Ленинград—тов. Мурм.	12	13	16		63	73	83	89	23	73	—	—	В 1932 г. ст. Ленинград тов. отошла к Окт. ж. д.
	Рыбацкое	9	5	8		14	9	8	(39)	(3)	(30)	28	11	В скобках показан грузооборот ст. Рыбацкое за время нахождения ее в составе Октябрьск. ж. д
	Саперная	5	3	3		25	34	38	43	21	71	77	64	
	Мга	38	15	11		30	19	17	19	4	31	20	17	
	Войбокала	109	60	27		57	33	37	70	20	99	90	73	
	Званка	28	46	19		86	88	88	73	17	158	126	43	
	Волховстрой	7	41	49		8	14	9	4	3	97	90	36	
	Лунгачи	—	—	—		10	9	43	69	20	91	108	109	
	Лодейное Поле	47	38	26		45	25	29	26	9	66	118	76	
	Гостинополье	17	27	32		30	34	32	38	18	76	54	35	
	Тихвин											29 (+15)	45	В скобках показан грузооборот до 1 мая 1932 г.
	Череповец	Вошли в состав Мурманской железной дороги с 1 мая 1932 года.										31 (+11)	83	
	Череповец пр.											45 (+32)	51	
	Синявино	—	—	—		—	19	89	248	93	541	403	613	
	Малукса	14	24	20		32	26	107	199	25	150	167	187	
	Прочие станции	639	767	667		703	795	726	1.064	219	1.039	2.096	2.235	
	Итого по Ленинградской области без Мурманского округа	925	1.039	875	1	1.103	1.178	1.306	1.942	472	2.462	3.482	3.678	
Мурманский округ	Хибиногорск	—	—	—		—	—	—	—	12	40	272	539	
	Нефелин	—	—	—		—	—	—	7	53	366	—	—	
	Кола	1	2	2		5	4	7	7	1	6	6	12	
	Мурманск	33	123	187		266	231	232	234	17	232	273	246	
	Прочие станции	8	10	22		61	68	100	159	60	253	208	256	
	Итого по Мурманскому округу	42	135	211		332	303	339	407	143	897	759	1.053	
Автономная Карельская С. С. Республ.	Голиковка	16	10	6		21	25	20	20	3	43	75	85	
	Петрозаводск	30	20	17		30	35	68	83	17	83	79	86	
	Кивач	20	21	36		10	24	42	25	7	33	39	45	

Таблица 3.

Область	СТАНЦИИ	ОТПРАВЛЕНО 1922/23 г.	1923/24 г.	1924/25 г.	1925/26 г.	1926/27 г.	1927/28 г.	1928/29 г.	1929/30 г.	Особый квартал 1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.	Примечания
Автономная Карело-Финская С. С. Республика	Медвежья Гора	66	56	81		121	93	125	114	32	150	163	84	
	Масельская	10	13	18		97	69	44	40	17	144	98	89	
	Сегежа	21	12	27		61	5	19	22	18	174	68	279	
	Лей-Губа	—	—	—		—	—	—	—	—	—	292	174	
	Май-Губа	—	—	—		64	80	122	209	38	236	169	3	
	Сорокская	14	21	28		19	23	35	36	15	49	60	65	
	„ пристань	—	—	—		1	3	8	7	0	0	3	2	
	Кемь	26	38	43		59	78	89	58	23	101	104	193	
	„ пристань	8	8	7		24	16	34	46	13	58	79	45	
	Чупа	22	22	39		58	49	52	66	15	87	66	69	
	Кандалакша	3	6	7		46	42	54	82	20	93	74	85	
	„ пристань	3	3	10		2	—	—	2	0	0	—	0	
	Прочие станции	181	102	125		253	302	509	910	191	982	1.125	1.148	
	Итого по АКССР	420	332	444		866	844	1.221	1.720	409	2.233	2.494	2.452	
	Московская область	—	—	—		—	—	—	—	—	—	50	60	
	Всего по дороге	1.387	1.506	1.530	1.9	2 301	2.325	2.866	4.069	1.024	5.592	6 785	7 243	
	Прибыло													
Ленинградская (без Мурманского округа)	Ленинград—тов. Мурм.	43	79	111	1	170	172	158	270	62	151	—	—	
	Рыбацкое	25	19	27	1	32	32	27	(66)	(6)	(36)	28	24	
	Саперная	8	14	7		11	17	42	75	13	51	75	55	
	Мга	40	28	16		52	32	32	31	16	197	116	44	
	Войбокала	7	10	3		5	4	4	10	3	8	12	6	
	Званка	123	190	180	1	190	197	179	179	47	312	284	193	
	Волховстрой	263	197	129		19	9	8	37	33	182	235	246	
	Лунгачи	—	—	—	—	23	26	32	93	25	135	122	115	
	Лодейное Поле	66	62	69		89	96	154	213	34	282	256	223	
	Гостинополье	7	3	3		4	4	3	4	2	8	25	42	
	Тихвин	Вошли в состав Мурманской железной дороги с 1 мая 1932 года.										35 (+23)	51	В скобках показан грузооборот до 1 мая.
	Череповец											56 (+22)	69	
	Череповец прист.											4 (+12)	29	

Таблица 3.

Область	СТАНЦИИ	Прибыло											
		1922/23 г.	1923/24 г.	1924/25 г.	1925/27 г.	1927/28 г.	1928/29 г.	1929/30 г.	Особый квартал 1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.	
Ленингр. (без Мурм. округа).	Синявино	—	—	—	—	6	7	22	9	19	19	10	
	Малукса	1	1	1	3	1	1	2	2	2	2	2	
	Прочие станции	109	127	68	119	141	365	798	164	666	773	813	
	Итого по Ленинградской области без Мурм. округа	692	730	614	717	737	1.012	1.734	410	2.013	2.040	1.924	
Мурманский округ	Хибиногорск	—	—	—	—	—	—	—	49	196	167	235	
	Нефелин	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	
	Кола	1	2	7	6	5	9	13	2	9	12	24	
	Мурманск	59	75	79	291	78	280	508	91	473	766	1.022	
	Прочие станции	18	11	25	22	18	23	117	25	175	62	57	
	Итого по Мурманскому округу	78	83	111	319	101	312	636	179	853	1.007	1.338	
Автономная Карельская С. С. Республика.	Голиковка	23	12	10	17	20	41	50	6	43	72	73	
	Петрозаводск	96	90	81	126	124	162	204	59	234	231	235	
	Кивач	3	7	14	14	16	17	41	7	31	57	46	
	Медвежья Гора	8	16	28	73	90	71	91	27	136	237	143	
	Масельская	16	12	7	26	33	57	69	21	110	141	118	
	Сегежа	3	7	10	19	15	14	24	11	17	28	32	
	Лей-Губа	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	3	
	Май-Губа	—	—	—	22	57	11	26	17	32	21	3	
	Сорокская	52	18	22	39	27	23	43	14	37	67	78	
	„ пристань	—	—	—	—	2	8	10	—	0	0	0	
	Кемь	48	62	56	100	74	79	131	52	194	136	135	
	„ пристань	18	34	38	92	98	106	73	21	24	18	19	
	Чупа	2	3	3	6	9	13	42	9	12	11	7	
	Кандалакша	13	22	53	82	83	94	84	24	121	129	127	
	„ пристань	15	13	9	6	0	5	1	1	3	0	0	
	Прочие станции	58	57	61	70	102	120	245	90	372	632	550	
	Итого по АКССР	355	356	392	692	750	821	1 134	359	1.366	1.789	1.569	
	Московская область	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	14	
	Всего по дороге	1.125	1.174	1.117	1.728	1.588	2.145	3.506	948	4.232	4.950	4 845	

ГУСТОТА ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВ

Таблица 4.

(тысячи 1 км).

УЧАСТКИ Направление от	к	Длина участ.	1922/23 г.	1923/24 г.	1925/26 г.	1926/27 г.	1927/28 г.	1928/29 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.
Рыбацкое	Мга	35	194	218	264	386	391	455	857	1.005	1.030
Мга	Жихарево	31	196	209	254	365	372	431	801	894	952
Жихарево	Званка	41	249	206	254	363	369	428	792	876	928
Званка	Волховстрой	3	435	517	490	804	634	763	1 332	1.655	2.095
Волховстрой	Петрозаводск	280	111	185	262	469	279	354	648	797	1.196
Петрозаводск	Масельская	192	78	126	199	376	176	224	468	569	983
Масельская	Парандово	116	91	123	191	378	180	226	484	544	865
Парандово	Кемь	125	113	130	196	417	183	277	614	599	809
Кемь	Кандалакша	335	69	81	156	325	98	250	541	589	733
Кандалакша	Апатиты	92	66	51	133	274	63	231	550	572	725
Апатиты	Мурманск	184	62	97	146	287	75	261	488	457	750
Апатиты	Хибиногорск	22	—	—	—	—	—	—	49	174	157
Волховстрой	Тихвин	76	53	108	187	285	305	334	504	581	677
Тихвин	Череповец	274	—	—	—	—	—	—	—	—	667
Мга	Будогощь	99	12	18	18	21	23	28	26	16	23
Будогощь	Пестово	219	—	—	—	—	—	—	—	—	25
Пестово	Овинище	81	—	—	—	—	—	—	—	—	123
Чудово	Званка	100	111	211	195	229	258	231	434	638	976
Мга	Рыбацкое	35	692	955	1.260	1.528	1.503	2.582	3.095	3.165	4.228
Жихарево	Мга	31	444	586	847	1.187	1.024	1.926	2.143	2.439	3.180
Званка	Жихарево	41	365	522	786	1.110	976	1.880	2.075	2.372	3.102
Волховстрой	Званка	3	456	762	1.181	1.732	1.380	2.349	2.677	3.204	4.23
Петрозаводск	Волховстрой	280	154	248	512	654	572	763	953	1.582	1.920
Масельская	Петрозаводск	192	76	176	447	563	493	659	900	1 471	1.582
Парандово	Масельская	116	37	123	351	410	359	439	668	1.182	1.293
Кемь	Парандово	125	40	125	316	355	315	328	469	798	829
Кандалакша	Кемь	335	36	110	252	325	278	289	354	622	575
Апатиты	Кандалакша	92	31	127	215	272	232	233	282	232	278
Мурманск	Апатиты	184	33	126	205	266	240	244	200	511	455
Хибиногорск	Апатиты	22	—	—	—	—	—	—	61	310	276
Тихвин	Волховстрой	76	164	346	610	990	733	1.549	1.715	1.653	2.113
Череповец	Тихвин	274	—	—	—	—	—	—	—	—	1.911
Будогощь	Мга	99	167	248	302	214	360	438	549	580	544
Пестово	Будогощь	219	—	—	—	—	—	—	—	—	336
Овинище	Пестово	81	—	—	—	—	—	—	—	—	17
Званка	Чудово	100	26	111	369	409	370	336	466	736	888

ПЕРЕВОЗКА ПАССАЖИРОВ

Таблица 5.

	1922/23 г.	1923/24 г.	1924/25 г.	1925/26 г.	1926/27 г.	1927/28 г.	1928/29 г.	1929/30 г.	особый квартал 1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.
Количество перевезенных пассаж. (тыс.)	1.354	1.615	1.941	2.254	2.254	2.424	3.279	5.458	1.504	7.156	10.430	11.357
Их пробег (млн. пасс. км)	134	155	181	220	220	283	395	716	173	932	1.392	1.460
Средняя дальность пробега	99	96	96	98	98	117	121	131	115	130	135	131
В том числе:												
Местное сообщение — Количество	538	789	967	980	980	1.224	1.782	3.127	831	3.199	4.522	5.346
Местное сообщение — Пробег	55	77	92	98	98	128	177	276	72	356	565	654
Местное сообщение — Средн. дальн.	102	97	95	100	100	104	99	88	87	111	125	122
Пригородн. сообщение — Количество	535	517	632	889	889	805	985	1.410	452	2.811	4.435	4.659
Пригородн. сообщение — Пробег	25	18	15	17	17	31	41	63	20	124	173	173
Пригородн. сообщение — Средн. дальн.	47	34	24	20	20	39	42	45	44	44	39	37
Отправление прям. сообщ. — Количество	51	40	37	50	50	82	107	222	54	229	459	511
Отправление прям. сообщ. — Пробег	12	9	10	24	24	41	56	127	31	142	222	247
Отправление прям. сообщ. — Средн. дальн.	235	224	260	480	480	507	523	572	572	620	556	595
Прибытие прямого сообщения — Количество	43	53	62	82	82	64	112	265	46	310	449	411
Прибытие прямого сообщения — Пробег	7	11	19	34	34	37	67	167	27	199	224	187
Прибытие прямого сообщения — Средн. дальн.	158	210	316	414	414	564	595	630	580	644	554	594
Транзит — Количество	187	216	243	253	253	249	293	434	121	607	565	431
Транзит — Пробег	35	40	45	47	47	46	54	82	23	111	208	198
Транзит — Средн. дальн.	187	186	186	186	186	186	186	190	191	183	369	459
Распределение пассажиров по сообщениям в %%												
Местное	39,7	48,9	49,8	43,5	43,5	50,5	54,3	57,3	55,2	44,7	43,4	47,1
Пригородное	39,5	32,0	32,6	39,4	39,4	33,2	30,0	25,8	30,0	39,3	42,5	41,0
Отправление прямого сообщения	3,8	2,5	1,9	2,2	2,2	3,4	3,3	4,1	3,6	3,2	4,4	4,5
Прибытие прям. сообщения	3,2	3,3	3,2	3,7	3,7	2,7	3,4	4,8	3,1	4,3	4,3	3,6
Транзит	13,8	13,3	12,5	11,2	11,2	10,2	9,0	8,0	8,1	8,5	5,4	3,8

СЕЗОННОСТЬ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Таблица 6.

	Кварталы	1923 г.	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.
Число перевезенных пассажиров (тыс.)	I	250	267	455	455	451	456	611	1.112	1.285	2.098	2.733
	II	345	456	632	632	587	656	918	1 566	1.748	2.683	3.027
	III	418	528	608	608	664	777	1.038	1.729	2.053	2.817	2.970
	IV	365	471	553	553	536	712	1.051	1.504	2.070	2.832	2.627
	Год	1.378	1.722	2.248	2.248	2.238	2.601	3.618	5.911	7.156	10.430	11.357
Пробег перевезенных пасс. (млн. пасс. км)	I	29	26	43	43	45	57	75	160	177	247	363
	II	34	47	56	56	59	73	117	204	234	370	389
	III	42	51	55	55	66	83	122	210	274	407	391
	IV	30	46	50	50	70	81	141	173	247	368	317
	Год	135	170	204	204	240	294	455	747	932	1.392	1.460

ОТПРАВЛЕНИЕ ПАССАЖИРОВ СВОИХ СТАНЦИЙ (в тысячах)

Таблица 7

Область	СТАНЦИИ	1923/24 г.	1926 г.	1926/27 г.	1927/28 г.	1928/29 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.
Ленинградская область (без Мурманского округа).	Ленинград	456	606	594	507	636	973	1.420	2.061	2.104
	Рыбацкое	48	83	88	54	43	26	21	34	43
	Ижоры	38	80	79	75	80	86	192	388	548
	Понтонная	27	41	45	52	78	159	260	334	196
	Саперная	сведен.				18	43	54	55	51
	Ивановская	14	40	43	51	65	98	136	191	156
	Пелла	23	33	33	30	35	53	83	162	281
	Мга	56	71	85	93	111	143	239	338	371
	Жихарево	24	20	17	16	16	43	130	243	217
	Войбокала	30	30	29	31	45	68	96	133	144
	Званка	204	159	130	107	140	280	268	344	485
	Волховстрой	86	110	67	44	59	121	133	200	221
	Тихвин	—	—	—	29	44	58	45	74	103
	Череповец	—	—	—	—	—	—	—	119 за 8 м. (V—XII).	176
	Синявино	—	—	—	—	24	38	66	81	75
	Невдубстрой	—	—	—	—	—	—	—	109	81
	Гостинополье	47	44	31	29	52	64	67	74	71
	Малукса	сведен.				6	13	17	26	26
	Лунгачи	—	—	—	—	22	36	35	35	60
	Лод. Поле	16	26	25	38	124	330	219	267	283
	Свирьстрой	—	—	—	—	26	205	119	143	196
	Прочие станции	сведен.				364	629	779	1.629	1.945
	Итого по Л-дской обл. без Мурм. окр.	сведен.				1.988	3.466	4.379	7.040	7.833
Мурманский округ.	Хибиногорск	—		—	—	—	1	37	31	46
	Кола	15	27	35	33	37	56	86	139	188
	Мурманск	21	40	51	54	61	112	144	238	310
	Прочие станции	сведен.				38	79	222	192	242
	Итого по Мурманскому округу	—	—	—	—	136	248	489	600	786
Автономная Карельская ССР.	Голиковка	сведен.				7	12	15	24	27
	Петрозаводск	23	51	54	60	80	187	175	230	226
	Кивач	сведен.		17	22	32	44	43	62	81
	Медв. Гора			18	26	35	67	71	121	135
	Масельская			15	св. нет.	18	34	31	36	33
	Сегежа					24	29	25	28	47
	Май-Губа					21	54	62	50	21
	Сорокская	11	20	22	29	45	77	66	65	92
	Кемь	17	38	51	73	111	140	130	112	100
	Чупа	сведен.				14	24	22	25	23
	Кандалакша				22	27	82	80	69	57
	Прочие станции					305	724	651	842	916
	Итого по Карельск. ССР	сведен.				719	1.474	1.371	1.664	1.758
	Московская Область	—	—	—	—	—	—	—	111	139

Табл

Перевозки багажа

	1922/23 г.	1923/24 г.	1924/25 г.	1925/26 г.	1926/27 г.	1927/28 г.	1928/29 г.	1929/30 г.	1931 г.
Количество перевезенного багажа (тыс. тонн)	5	5	5	5	6	6	7	8	1
Пробег (тыс. *т/км*)	979	1.062	1.223	1.364	1.474	1.134	1.316	1.948	3.66
Средняя дальность	217	227	242	254	260	202	199	244	27

Табл

Общие сведения о работе

	1922/23 г.	1923/24 г.	1924/25 г.	1925/26 г.	1926/27 г.	1927/28 г.	1928/29 г.	1929/30 г.	Особый квартал 1930 г.	1931 г.	1932 г.
Приведенная продукция (тонно-*км* в комм. движении + + платные пасс.-*км*) в милл.	465	720	948	1.210	1.653	1.357	1.903 1 969	2.798 2.946	736 768	4.061 4.254	5.49 5.75
Тоже, с прибавлением тонно-*км* в хоз. п.п.	505	747	981	1.245	1.705	1.394	1.942 2.008	2.856 3.004	453 785	4.126 4.319	5.57 5.83
Густота движения грузов (на 1 *км*) тыс. — в комм. п.п.	189	322	437	574	817	607	853 889	1.174 1.257	314 332	1.743 1.848	1.77 1.88
Густота движения грузов (на 1 *км*) тыс. — в хоз. п.п.	23	15	19	20	30	21	22	33	9	36	3
Густота движения пассажиров—тыс.	76	89	103	116	125	160	223	404	96	519	60

Примечание. В числитель вошли коммерческие (тарифные) тонно-км., выполненные в комм. поездах (табл. 1 к главе „Перевозки"), в знаменатель—эксплоатац тонно-км. (табл. 3 к главе „Работа подвижного состава"), которые не выше.

РАБОТА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Грузовая работа дороги в вагонах.

Таблицы №№ 1 и 2 заключают в себе сведения о грузовой работе дороги в вагонах, днем в сутки. Во 2 таблице эти данные приведены по месяцам и кварталам в рамках ндарных годов. Сведения эти дают в общем ту же картину, что и таблицы 1 и 2 главы евозки", рисующие работу дороги в тоннах. Поэтому здесь нет надобности останавливаться ассмотрении этих таблиц и можно лишь ограничиться указанием, что по ним можно в сжатом судить об успехах и прорывах в грузовой работе дороги за ряд лет и на основании цифр ков выяснить действительные возможности работы дороги.

Численность подвижного состава. Паровозы

Обрисованная выше работа дороги в ее конечном выражении — в количестве перевезенных тонн и пассажиров и в их пробеге — является ближайшим результатом работы подвижного ва, как заключительного звена технически-эксплоатационного процесса. Поэтому прежде целесообразно остановиться на численности подвижного состава и его распределении по юатационным признакам. По отношению к паровозам это сделано в таблице 3.

Рост работы дороги, естественно, сопровождался, хотя и в значительно меньшей степени, м численности паровозного парка. Если в 1922-23 году в распоряжении дороги было 173 зозных единицы, то в 1927-28 году их было уже 222, а в 1932 года на 65% больше — а в 1933 году — 413 паровозов, то-есть на 86% больше, чем в 1927-28 году, при чем ременно с увеличением численности паровозного парка шло и пополнение его паровозами мощных серий.

Эксплоатируемая (рабочая) часть паровозов составляла (от общего числа в распоряжении и) в 1922-23 году — 59%, в 1927-28 году — 52%, а в 1932 и 1933 году — уже 76%. ент больных паровоз в 1932 году выразился в цифре 16,4 а в 1933 году — 15,6. Этот ент следует признать выше допустимого; однако по всей железно-дорожной сети в целом ент больных паровозов в 1932 году был равен 21,4, а в 1933 года — 21,2.

Вагоны товарного парка

Число вагонов товарного парка (Таблица 4), находившихся в распоряжении дороги, в 2 единицах, было в 1922-23 году—7031, в 1927-28 году—7449, а 1932 году в связи с уси- им ростом работы, возросло до 11891 вагона (прирост против 1927-28 года на 60%) и 33 году до 12934 вагонов (прирост против того же года на 74%). Для характеристики поло- ч дела с внедрением большегрузных вагонов можно отметить, что в 1930 году на дороге ало (в физических единицах) 99 крытых 4-осных вагонов и 9 4-осных полувагонов, 31 году соответственно 255 и 12, в 1932 году — 505 и 33 в 1933 году — 423 и 6. ий парк (в пассажирских, товарных и хозяйственных движениях) составлял в 1922-23 году в 1927-28 году — 63%, а в 1932 и 1933 году уже 89% от общего числа в распоря- дороги. Из состава нерабочего парка необходимо отметить весьма значительное снижение нта больных вагонов: если в первые годы этот процент выражался в размере 30—20%, 1928-29 году он снижается до 7,3, в 1929-30 и 1931 году до 3,6 и лишь в 1932 году, зи, очевидно, с повышенными требованиями, предъявляемыми к вагону, повышается до последующим снижением в 1933 до 6,1. Эти цифры процента больных вагонов товарного превышают допустимую норму и вместе с тем превышают и процент больных вагонов по в целом за 1932 год (5,4%) и 1933 год (5,1%).

Следует также остановиться на цифре вагонов, занятых под жильем и складами. Вначале ифра была весьма значительна, включая в себе большое количество и здоровых и больных ов; в период с 1925-26 года по 1928-29 год число здоровых вагонов под жильем и ами сильно снижается, но остается весьма высоким число используемых для той же цели ых вагонов. После 1928-29 года, при единичных уже случаях использования под жилье и ы больных вагонов, число здоровых вагонов возрастает. Очевидно, развитие жилищного и е строительства начало освобождать вагоны от несвойственного им использования, но, при работы дороги, оказалось недостаточным и продолжает заставлять прибегать к старому бу удовлетворения жилищной и складской нужды. В 1932 году под жильем и складами 158 здоровых вагонов и 23 больных, а всего 181 вагон или 1,5%, в 1933 году — 167 ых и 26 больных, а всего 193 вагон или также 1,5%.

Наконец, можно отметить, что постановка вагонов в запас, долгое время происходившая чительных размерах, в связи с колебаниями в объеме работы дороги (в 1927-28 году

таких вагонов было 1093), за последние три года, в связи с ростом работы и, надо сч
лучшей регулировкой парка, выразилась в количестве всего 32—37 единиц.

Вагоны пассажирского парка.

Вагонов пассажирского парка на дороге в 1922-23 году было 366 физических е
К 1927-28 эта цифра была снижена до 348 вагонов (значительное количество негодных в
было исключено из инвентаря). В дальнейшем в связи с ростом работы дороги, пассажи
вагонный парк начал расти, достигнув в 1932 цифру 591 и в 1933 году — 616 (ис
против 1927-28 года соответственно на 70 и 77%). Рабочий парк составлял в 1922-2
23%, в 1927-28 году 58%, в 1932 году уже 74% и в 1933 году — 71%. Больные в
составлявшие в 1922-23 — 1925-26 годах свыше половины всего парка, после частью в
новления, частью исключения из инвентаря, снижаются в своем проценте и в 1932
составляют, при счете на оси. 7,9% (при счете на вагоны 6,8). Таков же процент бо
вагонов пассажирского парка в 1932 г. и по всей сети. В 1933 году процент больных в
на дороге поднялся до 9,3% (по сети за 3-й квартал — 8,5%).

Подобно вагонам товарного парка, пассажирские вагоны также использовались под
До 1928-29 года включительно для этой цели использовались исключительно больные в
число которых, как выше сказано, было весьма значительно. С 1929-30 года под жилы
вятся только здоровые вагоны, при чем в 1931 и 1932 году число таких вагонов выраж
цифрой 20—19 единиц, в 1933 году — 27 единиц.

Работа паровозов.

Таблица 5 дает сведения о работе паровозов по их пробегу (паровозо-*км*). Производ
ный пробег паровозов (во главе поездов) составляет в среднем около 71,4% от общего п
(за последние четыре года 72%). Следовательно, на долю вспомогательного пробега прих
около 28%. В 1932 году процент вспомогательного пробега был по дороге 28,5, а п
железнодорожной сети 32,2%, то-есть по Мурманской дороге положение более благопри
Среди вспомогательного пробега на дороге приходилось в 1932 году: на маневры 13,9
сети 13,3), на одиночное следование 6,9% (по сети 8,9%), на простой в горячем состоянии
(по сети 7,1%). В 1933 году процент вспомогательного пробега на дороге был еще мен
26,8%, по сети 31,9.

Из всего пробега поездов на пассажирское движение за последние годы падает около
на товарное около 66%, итого на коммерческое движение 96% всего поездного пробе
служебное и хозяйственное движение приходится около 4% (в 1933 году — 3,8%, а п
железнодорожной сети 2,5%). В товарном движении неравность его (отмечавшаяся в
„Перевозки" неравномерность) за последние перед 1933 годы выражалась в размере
12% от пробега в грузовом направлении, а в 1933 году уменьшилась до 9%. Возника
вследствии этого одиночный пробег паровозов (даже вместе с одиночным пробегом от под
вания) далеко не покрывает всего одиночного пробега паровозов, большая часть которого
кает от других причин, — и это должно привлечь к себе внимание, в целях уменьшени
Следует отметить, как благоприятный показатель, снижение в товарном движении доли с
поездов (в 1929-30 году — 24,5%, в 1932 году — 16,0%, в 1933 году — 16,3%).

Работа паровозов, кроме паровозо-километров, выражается еще количеством, исполн
тонно-километров брутто (то-есть тонно-километров груза вместе с вагонной тарой, одно
веса самого действующего паровоза). Соответствующие цифры приведены в таблице 7.

Густота движения паровозов в 1932 году выразилась в цифре 7 947 паровозо-*км* на
и была выше 1927-28 года на 103%, в 1933 году она поднялась до 8 512 паровозо-*км*
1927-28 года на 117%). Густота движения поездов в 1932 году — 5 685 поездо-*км* (или
в сутки) выше 1927-28 года на 100%; по всей сети густота поездного движения была в 193
20,9 поездо-*км* в сутки, то-есть Мурманская дорога имела эту густоту (напряженность
средней по сети. В 1933 году она поднялась до 17,1 поездо-*км* в сутки. Отдельно
движения пассажирских поездов (со служебными) в 1932 году составляла 1 744 поездо-*км*
4,7 в сутки) и была выше, чем в 1927-28 году на 77%. Густота движения товарных
(с хозяйственными) в 1932 году выражалась в размере 3 941 поездо-*км* (10,8 в сутки)
выше 1927-28 года на 111%. В 1933 году густота движения пассажирских поездов
лась до 5 поездо-*км* в сутки, товарных — до 11,4 поездо-*км*.

Работа вагонов.

Сведения о работе вагонов в вагоно-осе-*км* их пробега приведены в таблице 6.
пробег вагонов, составлявший в 1922-23 году лишь 123 млн. осе-*км*, в 1927-28 году
уже до 338 млн., в 1932 году — до 1 036 млн. (против 1927-28 года больше на

1933 году до 1 216 млн. Из этого пробега на долю пробега пассажирского вагонного парка одилось 1932 году 15,5%, товарного парка 84,5%, (в 1933 году соответственно 14,1% 5,9%). По всей сети пробег вагонов пассажирского парка составлял в 1932 году 18,1% бщего пробега всех вагонов.

По видам движения в 1933 году распределение пробега вагонов было таково: в пассажир- движении 14,6%, в товарном 83,3% итого в коммерческом 97,9%, в хозяйственном ужебном движении 2,1%. По всей сети пробег вагонов в поездах служебно-хозяйственного ижения в 1932 году составил 1,9%.

В коммерческом движении пробег вагонов товарного парка в 1933 году распределялся занятых грузами 71,5%, занятых людьми 0,1%, порожних 28,4%. По всей сети пробег ских товарных вагонов составлял в 1932 году 1,2% от общего пробега вагонов товарного а в товарном движении. Процент порожнего пробега вагонов на дороге за 1931 и 1932 год олько ниже, чем раньше, и ниже, чем по сети в целом (на Мурманской дороге в 1932 году %, по сети — 27,0% от общего пробега в коммерческом движении). В 1933 году процент жнего пробега вагонов от общего на дороге увеличился до 28,4% и оказался выше, чем сети — 28%.

Рассмотрение цифр пробега вагонов товарного парка по направлениям — грузовому и обрат- (порожнему), с выделением пробега груженых (а, следовательно, и порожних) по каждому равлению, показывает, что в грузовом направлении имеет место пробег порожних вагонов; 932 году он составил — 9,6% от пробега груженых в этом направлении. Часть этого про- , несомненно, должна быть отнесена за счет несовпадения общего грузового направления рузовым течением специальных (цистерн и др.) вагонов, но несомненно также, что значи- ная часть этого вдвойне излишнего пробега должна быть объяснена недостаточностью наблю- я в моменты перелома направлений и продолжением посылки порожних вагонов в направле- становящемся грузовым. По всей железнодорожной сети в целом пробег порожних вагонов рузовом направлении в 1931 году составил 8,5%.

Сведения о работе вагонов в тонно-*км* нетто (эксплоатационных) приведены в таблице 7.

Что касается пробега вагонов пассажирского парка, то на долю классных вагонов в 1933 году одилось 81,8%, специальных (почтовых, багажных и пр.) — 18,2%. В 1931 году пробег сных вагонов составил по дороге 81,5%, а по всей сети 84,2%.

Густота движения вагонов товарного парка по дороге в 1932 году — 380 тыс. осе-*км* 1 *км*) выросла против 1927-28 года (152 тыс.) на 150%, вагонов пассажирского парка 932 году (69 тыс.) против 1927-28 года (39 тыс.) на 77%. Густота движения вагонов по сети — выше и составляла в 1932 году для вагонов товарного парка 425 тыс., пассажир- о парка 94 тыс. вагоно-осе-*км* на 1 *км* пути. В 1933 году густота движения вагонов по оге возросла — товарного парка до 433 тыс., пассажирского до 71 тыс. осе-*км*.

Измерители работы подвижного состава (табл. 9).

а) Паровозы и поезда пассажирского движения.

Основным измерителем успешности работы паровоза является средне-суточный пробег эксплоируемого паровоза. Надо оговориться, что метод определения этого измерителя за последние годы олько менялся, в связи с различным разграничением эксплоатируемого и неэксплоатируемого дновозного парка, поэтому цифровое выражение этого измерителя за некоторые годы может не- лько не совпадать со стороны своего внутреннего содержания. В общем динамика цифр этого нерителя показывает его возрастание. В 1932 году он достиг (без учета паровозов в промывке) *км* чины — 256 *км*, по всей сети железных дорог он был в том же году равен 252 *км*. В 1933 году илизился до 236 *км* (по сети 243 *км*). Средняя коммерческая скорость пассажирских поездов 193х) за последние три года была 29,1—30,3 *км* в час, при технической 35,8—36,7 *км*; по всей сти средняя коммерческая скорость всех пассажирских поездов в 1931 году — 28,8 *км*. Для сравне- с сетью можно привести еще данные о коммерческой скорости пассажирских поездов даль- -ко следования: в 1932 году она была по Мурманской железной дороге 32,5, по сети — 31,5 *км*, есть по Мурманской дороге выше. Средний состав пассажирского поезда, постепенно возрастая, тиг в 1931 году цифры 44,7 осей. В 1932 году этот средний состав снизился до 41,4 осей, объясняется понижением весовых норм на 4 оси для ряда поездов в виду наблюдавшейся енапряженности паровозов, введением скорого поезда несколько меньшего, против среднего, тава, а также наличием поезда короткого состава на вновь присоединенной линии Бугодощь — нище. В 1933 году средний состав пассажирского поезда выразился в цифре 39,8 осей. По й железнодорожной сети средний состав пассажирского поезда в 1932 году был 38 осей.

Использование паровоза во времени характеризуется оборотом порового, то-есть периодом мени между двумя последовательными выпусками паровоза из основного депо. Величина его

тесно связана с расстоянием оборота (удвоенное тяговое плечо) и системой эксплоатации паровоза (обезличенная езда или хозяйственная со спаренными бригадами).

Так, переход к системе спаренной езды, при общем благоприятном влиянии на результаты использования паровоза, может сказаться на увеличении простоев в оборотном депо. В 1932 году наблюдается увеличение времени оборота (в 1929-30 году—18,0 часов, в 1931 году—25,2 часа, в 1932 году—32 часа, в 1933 году—34,2 часа), что объясняется не только увеличением времени нахождения паровоза в работе (это вполне покрывается удлинением тяговых плеч), но и увеличением времени простоев в оборотном и основном депо (и на станционных путях депо и станций); на уменьшение этих простоев (экипировка, ожидание работы), обычно превышающих нормы, должно быть, очевидно, обращено большое внимание.

б) Паровозы и поезда товарного движения.

Средне-суточный пробег эксплоатируемого паровоза в товарном движении, из года в год возрастая, достиг в 1929-30 году величины 188 *км*. В последующие годы отчетная цифра несколько ниже—в 1931 году—166 *км*, в 1932 году—168 *км*, в 1933 году—170 *км*. Помимо отмечавшегося выше возможного некоторого влияния изменения в принципах разграничения эксплоатируемого и неэксплоатируемого парка, на снижение его повлияло в 1931 году снижение коммерческой скорости (1931 году—13,0 *км*, 1929-30 году—14,1), и в 1932 и 1933 годах меньшее число часов нахождения в организованных поездах—11,6—11,4 часа в сутки, против 13,1 часа в 1929-30 году (это обстоятельство имело добавочное влияние и в 1931 году). По всей железнодорожной сети средне-суточный пробег паровоза в товарном движении в 1933 году был 163 *км*, то-есть ниже чем по Мурманской железной дороге (конечно, нужно иметь в виду, что Мурманская железная дорога, как дорога, по преимуществу вытянутая в одну линию, лишенная значительного количества узлов, имеет с этой стороны всегда некоторое преимущество в области пробежных измерителей). Отмеченное выше некоторое снижение (до 1933 года) коммерческой (участковой) скорости, при отсутствии такого снижения по скорости технической, должно быть отнесено за счет роста поездного движения вообще, производства строительно-путевых работ, а также и за счет недостатков в организации движения. По всей сети в целом в 1932 году техническая скорость была 23 *км*, то-есть ниже, чем на Мурманской железной дороге (24,1 *км*), а коммерческая выше—14,3 (на Мурманской, как сказано выше, 14,1). В 1933 году коммерческая скорость на Мурманской дороге поднялась до 14,5 *км* и оказалась уже выше средней по сети, упавшей до 13,8 *км*.

Показатель использования паровоза во времени—оборот паровоза—в 1933 году снизился (36,5 часа) против предыдущих лет; снижение это произошло как за счет уменьшения времени нахождения в работе (повысилась, как отмечалось выше, коммерческая скорость), так и за счет сокращения простоев в депо (все еще, однако, значительных).

Средний состав и средний вес поездов из года в год возрастал—этому содействовало улучшение профиля пути и введение мощных паровозов. В 1933 году средний состав товарного поезда (в обоих направлениях) был 100,9 осей (по всей сети 104,2), средний вес брутто в грузовом направлении—990 *т* (в обоих направлениях 861 *т*, а по всей сети 960 *т*). Коэффициент использования силы тяги паровоза в грузовом направлении был в 1931 году 89,1%, (по сети 86), в 1932 году—снизился—85,7%, в 1933 году—дальнейшее снижение до 83,9%.

Процент следования товарных поездов по расписанию на дороге явно недостаточен: в 1932 году 44,5%, а в 1932 году—41,3 (по всей сети в 1932 году 47,9%), в 1933 году положение несколько улучшилось—58,4%.

Если взять более общий измеритель успешности использования паровоза в товарном движении в виде среднего количествам тонно-километров брутто на 1 паровоз эксплоатируемого парка в сутки или на 1 паровозо-час работы во главе поезда (объединенный весовой и пробежный измеритель), то он с 1929-30 года неуклонно растет, достигнув в 1933 году по количеству тонно-километров брутто на 1 паровозо-сутки 132 тыс. (против 1929-30 года +25%), на 1 паровозо-час поездной работы—21 тыс. (против 1929-30 года +9%). По всей сети в 1932 году на 1 паровозо-сутки приходилось 127 тыс. тонно-километров брутто.

в) Паровозы и поезда хозяйственного движения.

В хозяйственном (без служебного) движении средне-суточный пробег паровоза выразился в 1932 году в размере 91,0 *км*, средний состав поезда—45,0 осей.

г) Вагоны товарного парка.

Один из основных измерителей работы вагона—средне-суточный пробег рабочего вагона товарного парка в поездах коммерческого движения, выражавшийся в начале рассматриваемого периода в совершенно незначительных цифрах (в 1922-23 году только 33,6 *км*), из года в год возраст

стиг 1931 году 128 *км*, в 1932 году несколько ниже—118 *км*. В виду того, что коммерческая орость товарных поездов, как выше указано, в 1932 году была выше, чем в 1931 году, снижение едне-суточного пробега вагона объясняется уменьшением средне-суточного числа часов нахождения гонов в поездах, иначе говоря—обратно—увеличением количества часов, затрачиваемых на непоездные простои рабочих вагонов (простои транзитных вагонов на распорядительных и пере-точных станциях, простои вагонов под нагрузкой и выгрузкой). По всей железнодорожной ти средне-суточный пробег рабочего вагона товарного парка в 1932 году составлял 97,3 *км* о-есть значительно меньше, чем на Мурманской дороге; вспомним однако преимущественный рактер дороги, как вытянутой линии, с малым числом узлов), а средне-суточное число часов хождения вагона в поезде — 6,8 часа (по Мурманской дороге 8,4 часа, при незначительно еньшей коммерческой скорости).

В 1933 году средне-суточный пробег вагона значительно возрос достигнув 129 *км*. На это новременно повлияло улучшение во всех звеньях — увеличение средне-суточного времени работы гона в поезде до 8,9 часа, коммерческой скорости до 14,5 *км* и уменьшение внепоездных ростоев вагона.

Оборот вагона, зависящий, с одной стороны от размеров полного рейса и коммерческой скорости в этом отношении отразивший на себе влияние изменения обоих этих факторов, а с другой стороны зависящий от простоев на распорядительных станциях и под погрузочно-выгрузочными ерациями, в общем, постепенно уменьшался, то-есть улучшался, кроме одного 1932 года, когда л возрос непропорционально больше рейса, иначе говоря, как отмечалось выше, за счет увели-ния внепоездных простоев.

Весовой измеритель использования вагона — средняя динамическая нагрузка груженого агона и рабочего вагона вообще (груженого и порожнего вместе) за последние годы, начиная 1928-29 года показывает улучшение, повышается, однако. в 1932 и 1933 годах она снизилась равнительно с 1931 годом, на что отчасти повлияло снижение со средины 1932 года расчетных норм вагонной нагрузки в целях оздоровления вагона (нагрузка груженого вагона в 1931 году 1 *т* на ось, в 1932 году — 6,8 *т*, в 1933 году 6,6 *т*, рабочего вагона в 1931 году —5,3 *т* ось, в 1932 году—5,1 *т*, в 1933 году—4,7 *т*.) По сети железных дорог в целом в 1932 1933 годах средне-динамическая нагрузка груженого вагона составляла 7,3 *т* на ось, рабо-го 5,3 *т*, то-есть и там и тут она была выше, чем на Мурманской железной дороге. На под-тие этого измерителя, очевидно, должно быть обращено полное внимание.

Объединенный пробежно-весовой измеритель — среднее количество тонно-километров нетто 1 рабочий вагон в сутки—на дороге выразился в 1931 году в цифре 1 369 *т/км*, а в 1932 году сколько меньше — 1 202 *т/км*. Все же эта последняя цифра оказалась выше средней по сети личины этого измерителя — 1 019 *км* — вследствие значительного превышения средне-суточ-го пробега вагона. В 1933 года она поднялась с 1 202 до 1 227 *т/км*.

д) Вагоны пассажирского парка.

Использование вагонов пассажирского парка характеризуется прежде всего, опять-таки едне-суточным пробегом его, каковой в 1932 году выразился в цифре 340 *км* (1931 году— 08 *км*) и оказался выше среднего по сети 301 *км*. В 1933 году он поднялся до 360 *км*. Измеритель, казывающий степень использования подъемной силы вагона—населенность на ось, возрастая, стиг в 1933 году величины—для всех, вагонов пассажирского парка вообще, вместе со специаль-ыми (и с товарными людскими)—8,5 человек, для собственно пассажирских (классных) вагонов ез специальных, но с товарными людскими)—10,3 человека. По всей сети средняя населенность ось всех вагонов пассажирского парка (с людскими) в 1932 году была выше—10,2 человека.

Грузовая работа дороги (в вагонах в среднем в сутки) Таблица 1.

Данности	1922/23 г.	1923/24 г.	1924/25 г.	1925/26 г.	1926/27 г.	1927/28 г.	1928/29 г.	1929/30 г.	Особый квартал 1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.
редне-суточная погрузка	258	270	301	405	464	469	596	857	839	1.098	1.320	1.553
редне-суточный прием с чужих дорог	119	159	221	250	355	348	605	806	846	913	901	894
я работа	377	429	522	655	819	817	1.201	1.663	1.685	2.011	2.221	2.447
редне-суточная выгрузка	144	209	231	268	382	331	437	717	769	1.040	1.037	1.114

ГРУЗОВАЯ РАБОТА ДОРОГИ В ВАГОНАХ (в среднем в сутки)

Таблица 2.

А. Собственная погрузка.

Месяцы	1923 г.	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.
Январь	244	229	273	331	369	404	420	633	806	1.126	1.406
Февраль	314	281	327	425	497	495	582	720	806	1.314	1.250
Март	383	343	361	446	576	607	617	845	962	1.264	1 435
I квартал	314	284	320	401	480	502	538	733	860	1.233	1.367
Апрель	309	289	312	572	484	486	785	945	1.043	1.379	1.693
Май	262	250	304	401	481	447	510	1.116	1.172	1 529	1.746
Июнь	246	274	334	453	456	522	632	1 045	1 292	1.539	1.910
II квартал	272	271	317	475	474	485	641	1.035	1.169	1.483	1 782
Июль	206	250	278	414	477	467	604	727	1.230	1.346	1.823
Август	185	333	287	449	556	502	768	772	1.049	1.319	1.510
Сентябрь	235	333	361	477	549	497	914	844	1.232	1 339	1.499
III квартал	208	305	309	447	527	488	760	780	1.170	1.335	1 612
Октябрь	217	303	341	454	444	531	918	894	1.154	1.118	1 341
Ноябрь	195	243	271	350	403	406	825	814	1.229	1.196	1.486
Декабрь	143	230	284	323	357	398	889	808	1 190	1 367	1.519
IV квартал	218	259	299	376	401	445	877	839	1.191	1.227	1.448
За весь год	253	280	311	425	471	480	704	847	1.098	1.320	1.553

Таблица 2.

За весь год	253	280	311	425	471	480	704	847	1.098	1.320	1.553

Таблица 2.

Месяцы	1923 г.	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.
Январь	139	114	195	256	369	361	587	727	697	1.040	671
Февраль	128	180	198	270	439	302	568	820	669	887	724
Март	165	181	242	264	430	377	547	819	714	875	825
I квартал	145	158	212	263	412	348	568	788	699	933	741
Апрель	169	200	246	291	393	324	561	816	889	1.005	989
Май	122	135	231	205	415	305	501	858	803	974	1.025
Июнь	116	175	273	243	328	358	675	954	943	999	984
II квартал	136	169	250	246	379	328	578	876	910	992	1.000
Июль	108	172	194	236	293	378	776	937	916	787	900
Август	128	158	215	239	301	378	824	741	835	759	872
Сентябрь	118	225	249	282	357	405	847	764	1.018	858	954
III квартал	118	185	219	252	317	387	816	815	923	800	908
Октябрь	127	252	260	276	356	445	804	802	1.244	937	1.063
Ноябрь	126	175	226	295	320	410	756	921	1.117	887	943
Декабрь	117	185	233	368	308	489	684	814	1.007	824	767
IV квартал	123	202	240	313	328	458	748	846	1,121	883	924
За весь год	131	179	230	260	359	380	678	831	913	901	894

В. Вся работа дороги

Таблица 2.

Месяцы	1923 г.	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.
Январь	383	343	468	587	738	765	1.007	1.360	1.503	2.166	2.077
Февраль	442	461	525	695	936	797	1.150	1.540	1.475	2.201	1.974
Март	548	524	603	710	1 006	984	1.164	1.664	1.676	2.139	2.260
I квартал	459	442	532	664	892	850	1.106	1.521	1.559	2.166	2.108
Апрель	478	489	558	863	877	810	1.346	1.761	1.932	2.384	2.682
Май	384	385	535	606	896	752	1 011	1.974	2.075	2.503	2.771
Июнь	362	449	607	696	784	880	1.307	1.999	2 235	2.538	2.894
II квартал	408	440	567	721	853	813	1 219	1.911	2.079	2.475	2.782
Июль	314	422	472	650	770	845	1.380	1.664	2.146	2.133	2.723
Август	313	491	502	688	857	880	1 592	1.513	1.884	2.078	2.382
Сентябрь	353	558	610	759	906	908	1.761	1.608	2.250	2 197	2.453
III квартал	326	490	528	699	844	875	1.576	1.595	2.093	1 135	2.520
Октябрь	344	555	601	730	800	976	1.722	1.696	2.398	2.055	2.404
Ноябрь	321	418	497	645	723	846	1.581	1.735	2.346	2.083	2.429
Декабрь	360	415	517	691	665	887	1.573	1.622	2.197	2.191	2.286
IV квартал	341	461	539	689	729	903	1.625	1 685	2.312	2.110	3.372
За весь год	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

(в среднем в сутки)

НАИМЕНОВАНИЕ ДАННОСТЕЙ	1922/23 г.	1923/24 г.	1924/25 г.	1925/26 г.	1926/27 г.	1927/28 г.	1928/29 г.	1929/30 г.	Особый квартал 1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.
Общее наличие паровозов	417	436	466	420	387	326	291	255	269	326	398	432
В том числе:												
А. В распоряжении дороги	173	200	239	231	241	222	223	224	242	300	367	413
В том числе: Эксплоатируемый парк: В пассажирском движении	15	11	17	19	18	22 1)	22 1)	32	32	30	43	52
В товарном движении	47	74	65	72	89	60	71	104	101	123	160	180
В служебном движении	4	7	6	6	6	—	—	1	1	1	1	1
В хозяйственном движении	20	13	19	19	17	9	9	18	23	21	17	20
Специально маневровом	16	19	21	26	26	24	24	30	37	41	59	61
На прочих работах	—	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0
Неэксплоатируемый парк: В запасе дороги	31	28	64	39	46	70	53	10	17	26	19	22
В процессе приема, сдачи и перемещения	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	8	13
Больные паровозы	40	47	46	49	38	36	43	28	31	50	60	64
% больных паровозов	23,1	23,5	19,2	21,2	15,8	16,2	19,3	12,5	12,8	16,7	16,4	15,6
Б. Вне распоряжения дороги	—	1	—	—	—	0	1	6	2	5	18	13
В том числе: Запас НКПС	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—
В аренде	—	1	—	—	—	0	1	0	2	5	18	13
Резервный парк	244	235	227	189	146	104	67	25	25	21	13	6

1) Вместе со служебными.

Таблица 4.

НАЛИЧИЕ И РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ВАГОННОГО И ПАССАЖИРСКОГО ПАРКА

(в средсутки)

НАИМЕНОВАНИЕ ДАННОСТЕЙ	1922/23 г.	1923/24 г.	1924/25 г.	1925/26/27 г.	1927/28 г.	1928/29 г.	1929/30 г.	Особый квартал 1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.
Общее наличие вагонов товарного парка в 2-осных единицах	7.282	8.090	8.508	9.104	7.762	7.134	7.595	7.419	8.065	12.009	13.147
А. В распоряжении дороги	7.031	7.856	8.253	8.718	7.449	6.887	7.595	7.419	8.065	11.891	12.934
Из числа вагонов в распоряжение дороги — Рабочий парк — В пассажирском (и служебном) движении	1	8	31	—	44	57	50	25	18	2	—
Рабочий парк — В товарном движении	3.165	4.571	4.224	5.012	4.213	4.952	5.740	5.851	6.620	9.904	10.848
Рабочий парк — В хозяйственном движении	617	639	1.073	828	747	662	823 [1]	970 [1]	677 [1]	655	660
Нерабочий парк — Специальн. назначения не занятых в поездах	81	172	119	287	272	199	231	152	220	349	439
Нерабочий парк — Выделено в запас	270	418	283	758	1.093	450	379	26	32	37	34
Нерабочий парк — Под жильем и складами здоровых	740	280	249	68	75	62	97	155	206	158	167
Нерабочий парк — Больные — Под жильем и складами	262	145	364	537	321	65	10	4	5	23	26
Нерабочий парк — Больные — В ремонте и ожид. ремонта	1.895	1.623	1.910	1 228	684	440	265	236	287	763	760
Нерабочий парк — % больных вагонов	30,7	22,5	27,6	20,3	13,5	7,3	3,6	3,2	3,6	6,6	6,1
Б. Вне распоряжения дороги—сдано в аренду	251	234	255	386	313	247	—	—	—	118	213
Общее наличие вагонов пассажирского парка (в физических единицах) в распоряжении дороги	366	461	524	401	348	386	439	490	510	591	616
Из числа вагонов в распоряжение дороги — Рабочий парк	84	198	151	195	204	239	297	318	341	440	438
Нерабочий парк — Специального назначения, не занятых в поездах	85	—	79	67	69	79	101	118	101	84	104
Нерабочий парк — Выделено в запас	—	—	—	—	—	—	2	—	7	8	—
Нерабочий парк — Под жильем и складами здоровых	—	—	—	—	—	—	4	3	20	19	27
Нерабочий парк — Больные — Под жильем и складами	23	16	47	29	12	5	—	—	—	—	—
Нерабочий парк — Больные — В ремонте и ожид. ремонта	174	247	247	110	63	63	35	51	41	40	47
Нерабочий парк — % больных пассажирских вагонов в вагонах	53,8	57,1	56,1	34,7	21,6	17,6	8,0	10,4	8,0	6,8	7,6
Нерабочий парк — % больных пассажирских вагонов в осях	53,5	55,3	53,6	34,8	21,8	18,3	8,4	10,3	8,7	7,9	9,3

[1]) Вместе со служебным.

Таблица 5.

ПРОБЕГ ПАРОВОЗОВ
(в тысячах паровозо-километров)

НАИМЕНОВАНИЕ ДАННОСТЕЙ	1922/23 г.	1923/24 г.	1924/25 г.	1925/26 г.	1926/27 г.	1927/28 г.	1928/29 г.	1929/30 г.	Особый квартал 1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.
Общий пробег паровозов	4.306	5 535	5 499	6	8.121	6.951	8.040	10.556	2 745	13.617	18 353	26.530
В том числе: Производительный (во главе поездов)	2.977	3.907	3.919	4	5.746	5 049	5.967	7.781	1.924	9.567	13.129	15.021
В том числе: Вспомогательный	1.329	1.628	1.580	2	2 375	1.902	2.073	2.775	821	4.050	5.224	5.509
Распределение пробега во главе поездов: В пассажирском движении	820	731	1.033 [1]	1	1.465 [1]	1.675 [1]	1 671 [1]	2.380 [1]	624 [1]	2.795 [1]	3.966 [1]	4.441 [1]
В товарном	1.520	2.621	2 553	3	3.958	3 108	4.017	5.047	1.196	6 355	8.693	10.015
В том числе: В грузовом направлении	787	1.438	1.354	1	2.165	1 667	2.148	2.665	611	3.357	4.624	5.242
В том числе: В обратном „	733	1.183	1.199	1	1.793	1 441	1 869	2.382	585	2.998	4.069	4.773
Из общего пробега в товарн. движении — пробег сборных поездов	Сведений нет				Сведен. нет			1.239	301	1.142	1.392	1.630
Распределение пробега во главе поездов: В служебном движении	236 [1]	304 [1]	90		73	66	53	36	8	52	61	68
Распределение пробега во главе поездов: В хозяйственном движении	401	251	243		250	200	226	318	96	365	409	497
Распределение вспомогательного пробега: Во второй тяге	0	5	4		61	5	5	41	10	191	61	56
Распределение вспомогательного пробега: В подталкивании	0	0	3		2	2	2	15	4	53	74	39
Распределение вспомогательного пробега: В одиночном следовании	307	435	391		515	375	437	625	177	1.030	1.259	1.241
Распределение вспомогательного пробега: Маневры поездными паровозами	275	329	306		412	281	324	451	125	487	493	812
Распределение вспомогательного пробега: Маневры специальными паровозами	620	693	650		839	750	781	1.033	326	1.393	2.056	1.949
Распределение вспомогательного пробега: Простой в горячем состоянии	127	166	226		546	489	524	606	178	888	1.275	1.403
Распределение вспомогательного пробега: Прочие (хозяйственные) работы	—	—	—		—	—	—	4	1	8	6	9
% вспомогательн. пробега от общего	30,9	29,4	28,7		29,2	27,4	25,8	26,3	29,9	29,7	28,5	26,8

[1]) Вместе с трудовыми поездами.

ПРОБЕГ ВАГОНОВ (в миллионах осе-километров)

Таблица 6

НАИМЕНОВАНИЕ ДАННОСТЕЙ	1922/23 г.	1923/24 г.	1924/25 г.	1625/26 г.	1926/27 г.	1927/28 г.	1928/29 г.	1929/30 г.	Особый квартал 1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.
Общий пробег вагонов	123	195	238		398	338	455	604	153	756	1.036	1.216
В том числе: Вагонов пассажирск. парка	29	35	45		57	69	74	104	27	119	160	171
В том числе: Вагонов товарного парка	94	160	193		341	269	381	500	126	637	876	1.045
Общий пробег вагонов в поездах пассаж. движения	25	26	37		53 [1]	64 [1]	67 [1]	101 [1]	29 [1]	125 [1]	164 [1]	177 [1]
В том числе пассаж. парка	25	26	37		52	63	66	96	26	113	153	165
Общий пробег вагонов в поездах товарного движения	82	157	189		331	265	376	487	120	610	847	1.039
В том числе товарного парка	80	150	182		326	259	369	479	119	604	840	1.003
Из них в сборных поездах		Сведений не			Сведений нет			108	28	101	122	143
Общий пробег вагонов с паровозами одиночного следования	0	0	0		0	0	1	1	0	5	5	5
В том числе товарного парка	0	0	0		0	0	0	1	0	5	5	5
Общий пробег вагонов в поездах служебн. движения	3 [1]	3 [1]	1		1	0	0	0	0	0	1	4
В том числе пассажирск. парка	2	2	1		0	0	0	0	0	0	0	4
Общий пробег ваг. в поездах хозяйств. движения	13	9	11		13	9	11	15	4	16	19	21
В том числе товарного парка	13	9	11		13	9	11	15	4	16	19	21
Распределение пробега вагонов тов. парка в поездах комм. движения:												
Занятых грузами	49	101	127		233	186	256	349	92	467	637	729
Занятых людьми	8	4	2		4	4	4	4	0	2	2	1
Порожних	23	45	53		89	69	108	131	30	152	217	289
Распределение пробега вагонов товарного парка в товарном движ.:												
В грузовом направлении	41	78	91		168	134	187	247	60	306	434	500
В том числе груженых	35	71	84		159	125	173	227	55	285	396	469
В обратном направлении	39	72	91		158	125	182	232	59	299	406	503
В том числе груженых	22	34	45		78	65	87	123	34	172	231	249
Пробег холодных паровозов и тендеров	—	—	—		—	1	1	1	1	1	1	2
Распределение пробега вагонов пасс. парка в поездах комм. движ.:												
Классных	29	28	35		45	56	58	83	22	97	133	140
Прочих (специальных)		7	10		12	13	16	21	5	22	27	31

[1] Вместе с трудовыми поездами.

Таблица 7.

ВЫПОЛНЕННЫЕ ТОННО-ГРЫ БРУТТО И НЕТТО

(в т о н а х)

НАИМЕНОВАНИЕ ДАННОСТЕЙ	1922/23 г.	1923/24 г.	1924/25 г.	1925/27 г.	1927/28 г.	1928/29 г.	1929/30 г.	Особый квартал 1930 г.	1 31 г.	1932 г.	1933 г.
Общее количество тонно-километров брутто	—	1.614	2 003	3.367	2.838	3.748	5.159	1.359	7.041	9.659	10.949
В том числе: В пассажирском движении	—	—	—	—	—	713	1 068	299	1.319	1.940	2.101
В том числе: В товарном „	—	—	—	—	—	2.956	3.978	1.026	5.592	7.560	8.652
В том числе: В служебном „	—	—	—	—	—	0	1	2	10	10	5
В том числе: В хозяйственном „	—	—	—	—	—	79	112	32	120	149	191
Общее количество тонно-километров нетто (эксплоатац.)	—	—	—	—	—	1 613	2.286	612	3.383	4.439	4.891
В том числе: В пассажирском движении	—	—	—	—	—	3	26	15	61	68	65
В том числе: В товарном „	—	—	—	—	—	1.570	2.202	580	3.257	4.291	4.725
В том числе: В том числе: В грузовом направлении	—	—	—	—	—	—	1.441	340	2 180	2.856	3.230
В том числе: В том числе: В обратном „	—	—	—	—	—	—	761	240	1.077	1 435	1.495
В том числе: В служебном движении	—	—	—	—	—	0	0	0	1	2	2
В том числе: В хозяйственном движении	—	—	—	—	—	40	58	17	64	78	99

Таблица 8.

ОБЩИЕ СВ[illegible]Я О РАБОТЕ

НАИМЕНОВАНИЕ ДАННОСТЕЙ	1922/23 г.	1923/24 г.	1924/25 г.	1926/27 г.	1927/28 г.	1928/29 г.	1929/30 г.	Особый квартал 1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.
Густота движения паровозов на 1 км	2.458	3.159	3 139	4.627	3.923	4.545	5.954	1.565	7.586	7.947	8.512
Густота движения поездов	1.706	2.230	2.237	3.274	2.849	3.276	4.389	1.066	5 330	5.685	6.228
В том числе: Пассажирск. (и служебного) движения	605	591	641	876	983	975	1.362	352	1.586	1.744	1.841
В том числе: Товарного (и хозяйств.) движения	1.101	1.639	1.596	2.398	1.866	2.398	3.027	714	3.744	3.941	4.152
Густота движения вагонов (в тысячах)	71	111	136	224	191	257	341	87	421	449	504
В том числе: Пассажирского парка	17	20	25	33	39	42	59	15	66	69	71
В том числе: Товарного „	54	91	111	191	152	215	282	72	355	380	433
Густота движения грузов (в тысячах)											
Тонно-км. брутто	—	922	1.143	1.920	1.602	2.119	2.909	757	3.922	4.183	4.539
Тонно-км. нетто (эксплоатационных)	—	—	—	—	—	912	1.289	341	1.834	1.923	2.028

Таблица 9.

ИЗМЕРИТЕЛИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ДВИЖНОГО СОСТАВА

	НАИМЕНОВАНИЕ ДАННОСТЕЙ	1922/23 г.	1923/24 г.	1924/25 г.	1925/26 г.	1927/28 г.	1928/29 г.	1929/30 г.	Особый квартал 1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.	Примечание
	А. Паровозы и поезда												
Пассажирское движение	Средне суточный пробег эксплоатир. паровоза в килом.	150	175	154	158	214	215	260 [1]	256 [1]	260	256	236	[1]) В 1929/30 г. и особом квартале 1930 г. — без простоя в основном депо в ожидании работы сверх нормы; в 1931 г. и 1932 г. без учета паровозов в промывке.
	Средний вес поезда брутто (в тоннах)	—	—	—	—	—	460	449	479	470	489	473	
	Средний состав поезда (в осях)	31,0	36,0	38,5	37,5	36,7	38,9	42,4	45,9	44,7	41,4	39,8	
	Средняя техническая скорость	—	—	—	—		—	36,0	34,3	35,8	36,6	36,7	
	Средняя коммерческая скорость	21,4	26,6	29,4 [1]	30,2 [1]	30,4 [2]	30,5 [2]	28,6	27,7	29,1	30,1	30,3	[2]) Дальнего следования.
	% отношения средней фактич. коммерч. скорости к скор. по распис.	95,3	94,0	96,7	97,7	99,0	97,4	91,3	—	—	—	—	
	% средней фактич. коммерч. скорости к средней технич. скорости	—	—	—	—	—	—	79,4	80,8	81,3	82,2	82,6	
	Опоздания дальних поездов на 100 п.-км (в мин.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12,4	6,9	
	Опоздания пригородн. поездов на 100 п.-км (в мин.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,6	5,0	
	Среднее расстояние оборота паровоза	—	—	—	—	—	—	195	179	274	340	336	
	Среднее время оборота паровоза (в часах)	—	—	—	—	—	—	18,0	16,8	25,2	32,0	34,2	См. примечание к измерителю средне-суточн. пробег эксплоат. паровоза в пассаж. движ.
	В том числе:												
	В работе	—	—	—	—	—	—	7,1	6,9	9,4	11,4	11,1	
	Простой: На станц. путях — Ст. оборотн. депо	—	—	—	—	—	—	0,8	1,0	1,5	1,8	2,1	
	Простой: На станц. путях — Ст. основн. „	—	—	—	—	—	—			1,1	1,0	0,9	
	Простой: В оборотном депо	—	—	—	—	—	—	4,0	3,7	5,8	8,2	8,7	
	Простой: В основном депо	—	—	—	—	—	—	6,1	5,2	7,4	9,6	11,4	
Товарное движение	Средняя суточная работа паровозов в поездах—часов	9,0	9,5	9,0	9,3	10,2	11,5	13,1	14,0	12,3	11,6	11,4	
Товарное движение	Средне-суточный пробег эксплоатируемого паровоза-км	107	114	123	133	156	170	188	168	166	168	170	Тоже.

Таблица 9.

	НАИМЕНОВАНИЕ ДАННОСТЕЙ	1922/23 г.	1923/24 г.	1924/25 г.	1925/26 г.	1926/27 г.	1927/28 г.	1928/29 г.	1929/30 г.	Особый квартал 1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.	Примечание
Движение	Средний вес поезда брутто в обоих направлениях—тонн	—	—	628	695	725	773	788	858	875	866	861		
	Средний вес поезда брутто в грузовом направлении	—	—	693	777	831	887	885	922	1003	982	990		
	Средний вес поезда нетто в обоих направлениях	193	216	300	327	344	374	436	485	511	492	471		
	Средний вес поезда нетто в грузовом направлении	—	—	—	—	—	—	541	555	649	617	615		
	Коэффициент использования силы тяги паровоза в обоих направлениях	—	—	75,5	79,2	78,1	79,8	80,4	83,0	81,6	79,0	76,2		
	Коэффициент использования силы тяги паровоза в грузовом направлении	—	—	82,9	87,1	88,5	89,3	87,6	85,8	89,1	85,7	83,9		
	Средний состав товарн. пп. в обоих направлениях (осей)	53,5	59,5	73,9	81,1	85,1	93,6	96,9	100,9	96,2	97,6	100,9		
	Средний состав товарн. пп. в грузовом направлении	52,6	56,5	70,8	79,6	82,1	88,7	94,3	98,7	92,2	94,7	96,1		
	Средняя технич. скорость товарных поездов	20,2	19,7	20,2	21,0	22,3	22,5	24,3	22,7	23,7	24,1	24,2		
	Средняя коммерческая скорость товарных поездов	11,8	11,7	13,1	13,9	15,0	14,4	14,1	11,7	13,0	14,1	14,5		
	% отношение коммерч. скор. к технич. скорости	62,4	59,5	64,9	66,2	67,3	64,0	58,0	51,5	54,9	58,5	59,9		
	Средняя коммерч. скорость сборных пп.	—	—	—	—	—	—	11,7	10,0	10,4	11,5	11,2		
	% следования товарных поездов по расписанию	—	—	—	—	56,0	49,6	51,7	28,8	44,5	41,3	58,4		
	Среднее расстояние оборота паровоза	—	—	—	—	—	—	327	338	304	263	259		
	Среднее время оборота паровоза (часов)	—	—	—	—	—	—	42,3	48,2	44,0	37,5	36,5		См. примечание к измерителю средне-суточн. пробег эксплоат. паровоза в пасс. движении.
Товарное	В том числе: В работе	—	—	—	—	—	—	23,2	28,8	22,4	18,3	17,4		
	Простой: На станц. путях: Оборотн. депо	—	—	—	—	—	—	2,6	1,7	1,5	1,5	2,1		
	Простой: На станц. путях: Основн. депо	—	—	—	—	—	—			1,1	1,1	1,0		
	Простой: В оборотном депо	—	—	—	—	—	—	5,0	6,5	7,5	7,7	7,3		
	Простой: В основном депо	—	—	—	—	—	—	11,5	11,2	11,5	8,9	8,7		
	Среднее количество тонно-*км* брутто на 1 паровоз эксплоатируемого парка в сутки	—	—	—	—	—	—	105.651	110.957	125.007	128.668	131.587		
	Среднее количество тонно-*км* брутто на 1 паровозо—час. работы во главе поезда	—	—	—	—	—	—	19.176	19.484	20.754	20.893	20.833		
Хозяйственное движение (без служеб.)	Средне-суточный пробег паровоза—*км*	54,9	53,2	35,5	27,5	69,9	76,4	85,0	84,1	62.2	85,8	91,0		
	Средний состав поезда—осей	32,9	36,3	43,7	45,3	47,4	48,9	48,6	45,9	44,2	45,6	45,0		

Таблица 9.

НАИМЕНОВАНИЕ ДАННОСТЕЙ	1922/23 г.	1923/24 г.	1924/25 г.	1925/26 г.	1928 г.	1928/29 г.	1929/30 г.	Особый квартал 1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.	Примечание
Б. Вагоны товарного парка.												
Средне-суточное время работы вагона в поездах (часов)	2,9	3,8	4,5	5,7	5,6	7,0	8,1	9,6	9,8	8,4	8,9	
Средне-суточный пробег рабочего вагона	33,6	44,9	58,9	79,6	83.5	101	115	112	128	118	129	
Среднее время оборота вагона (суток)	8,4	10,6	8,1	6,4	5,2	4,2	3,5	3,6	3,3	4,5	4,4	
Среднее расстояние оборота вагона—*км*	299	481	471	500	35	421	399	399	423	527	571	
Средний рейс вагона в груженом состоянии	211	338	333	361	18	298	292	301	319	393	409	
% отношение пробега порожн. вагонов к груженым в поездах коммерческого движения	41,5	42.4	41,6	38,3	36,3	41,3	37,0	32,6	32,5	34,0	39,7	
Средний простой вагона (часов) На ст.ст. нагрузки и выгрузки под одной грузовой операцией	—	—	—	—		—	—	—	23,5	27,0	26,0	
Средний простой вагона (часов) Транзитного вагона на распоряд. и сортиров. ст.ст.	—	—	—	—		—	—	—	9,0	9,5	7,2	
Средняя динамическая нагрузка на ось груженого вагона в коммерческом движении	6,0	5,6	6,1	5,8	5,7	5,9	6,3	6,5	7,1	6,8	6,6	
Средняя динамическая нагрузка на ось груженого вагона в грузовом направлении	—	—	—	—		—	6,4	6,1	7,6	7,2	6,9	
Средняя динамическая нагрузка на ось рабочего вагона	4,0	3,9	4,3	4,1	4,2	4,1	4,6	4,9	5,3	5,1	4,7	
Средняя статическая нагрузка вагона (на ось) по погрузке	7,4	7,6	7,0	6,7	6,8	6,6	6,5	6,6	7,0	6,7	6,3	
Средняя статическая нагрузка вагона (на ось) по перевозке	6,6	7,0	6,7	6,4	6.3	6,2	6,3	6,3	6,5	6,5	6,3	
% маршрутизации товарного движения	—	—	—	—		—	—	—	—	34,7	48,0	
Среднее количество тонно-*км* на 1 вагон в сутки	—	—	—	—		—	1.054	1.101	1.369	1.202	1.227	
В. Вагоны пассажирского парка.												
Средняя населенность на ось вагонов пассажирского парка в коммерческом движении и товарн. вагонов, занятых людьми	3,4	3,9	4,0	3,7	4,0	5,1	6,6	6,3	7,7	8,6	8,5	
Т о ж е—без специальных вагонов пассажирского парка	4,4	4,8	5,0	4,6	4,8	6,4	8,3	7,7	9,4	10,3	10,3	
Средне-суточный пробег вагона пассажирского парка	—	—	—	—		—	—	—	308	340	360	

ОТОПЛЕНИЕ ПАРОВОЗОВ

В десятилетний период абсолютный расход топлива, в связи с постепенным увели работы дороги, также увеличивался, дойдя в 1933 году до расхода в 4,5 раза большего минимального расхода за этот период (в 1924/25 году).

В таблице № 1 указан по годам расход натурного топлива, при чем для возмо сравнения отдельных годовых расходов они выражены в условном топливе по эквивалента каза НКПС № 175/Ц от 15/III—32 года, приведенным в таблице.

Характерным является постепенное освоение дорогой все большего разнообразия углей. В последние 3 года резко увеличивается участие сначала тощих углей, а потом пониженного качества (главным образом ПСпк).

Режим отопления (то-есть процентное участие дров и угля), как видно из по графы таблицы, не являлся постоянным, что объясняется причинами, в большинстве с дороги независящими. Если наблюдается известная стабилизация в 1928/29 году и 1929/ то затем она нарушается с возрастанием удельного значения угля,

Переходя к рассмотрению расходов топлива на измеритель работы паровозов (10 00 брутто), представленных на таблицах №№ 2, 3 и 4, необходимо отметить, что сравнен расходов между собою возможно сделать лишь приблизительно, так как нет возможност дения расходов по разным годам к идентичным условиям, в виду неимения, с одной самих данных о факторах, влияющих на расход топлива (например, модернизация па или неполности их (данные о температурах) и, с другой стороны, в виду несравнимост расходов (например, при значительно отличающихся друг от друга средних весах у составов).

Действительно, расход 1923-24 годов (417 *кг* условного топлива при среднем вес ного состава 282 *т*) нельзя привести к среднему весу условного состава 1933 года (пользуясь принятым правилом, что изменение среднего веса на 1% соответствует об изменению расхода на измеритель на 0,4%. Разница в составах здесь слишком велик

Такое приведение сделано для годов 1928/29—1933 (таблицы №№ 3 и 4).

В таблице № 4 дано инвентарное наличие паровозов. Из нее видно постепенное в ние мощных паровозов на дороге, а также паровозов с пароперегревателями.

РАСХОД НАТУРНОГО ТОПЛИВА НА ОТОПЛЕНИЕ ПАРОВОЗОВ ПО РОДАМ ЕГО

РАСХОД НАТУРНОГО ТОПЛИВА НА ОТОПЛЕНИЕ ПАРОВОЗОВ ПО РОДАМ ЕГО

ГОД	Расход натурного топлива																				Расход в тоннах усл.топл.	Режим отопл. в %% условн. исчисл. дрова, уголь
	Дрова км	Уголь донецкий (тонны)										Антрацит донецкий (тн)		Шпицберг. уголь (т)	Боровичск. уголь (т)	Прочие виды топлива						
		ПЖ	ПС	Г	Т	Ф	К	ПЖпк	ПСпк	Гпк	Без различ. марок	Ап и Ак	Арш			Гарь (т)	Торф т	Рейки (кб м)	Опилки	древ. мусор (км)		
1923/24 г. . .	440.004	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41.649	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67.237	60/40
1924/25 г. . .	432.527	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26.217	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56.480	70/30
1925/26 г. .	546.609	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29.278	—	—	11.086	—	—	—	—	—	—	76.535	66/34
1926/27 г. . .	578.979	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73.246	—	—	4 552	—	—	—	—	—	—	102.865	51/49
1927/28 г. . .	440.346	30.440	36.704	671	490	1.314	—	—	—	—	—	—	—	1.349	—	—	—	—	—	—	83.930	45/55
1928/29 г. . .	630.093	19.239	12.918	1.890	12	—	—	—	—	—	—	—	—	45	—	—	—	—	—	—	81.953	73/27
1929/30 г. . .	844.036	16.359	19.294	9.814	149	—	—	—	—	—	—	—	—	319	—	—	—	—	—	—	106.633	73/27
Особый квартал (окт.—дек. 1930 г.)	285.397	3.048	5.449	4.962	187	—	1 082	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35.120	74/26
1931 г. . . .	1.033.772	40.370	40.054	31.107	17.290	5	6.226	—	—	—	—	7 110	1.740	—	—	198	5	—	—	—	182.935	51/49
1932 г. . . .	1.198.411	24.432	39.291	73.964	48.637	36	2.863	139	2.746	39	—	400	2.904	—	14	749	25	868	116 кб м.	—	226.174	48/52
1933 г. . . .	971.522	25.050	60.243	88.366	70.871	193	2	427	38312	94	—	188	938	—	66	774	—	2.328	66 км + 83 т	7.004	257.350	33/67
Эквиваленты для перевода натурного топл. в услов.	0,643	0,663	0,554	0,624	0,643	0,657	0,581	0,590	0,473	—	0,649	0,534	0,643	0,260	0,165	0,171	0,038	0,038 / 0,135	0,038	—	—

Примечания: 1) Эквиваленты дров различны в зависимости от влажности их (от 0,097 до 0,086).

2) Уголь, указанный „без различия марок", переведен по эквиваленту $\frac{0,643+0,663}{2} = 0,653$, так как, в эти годы поступал дон. уголь марок ПЖ и ПС.

Табли

РАСХОД ТОПЛИВА

на измеритель 10.000 тонно-км. брутто

Г О Д	Пробег (в тыс. пар.—*км*)	Работа (в млн. *т-км* брутто)	Средний вес услови. состава (*т*)	Полный расход топлива (в *т* усл. топлива)	Расх 10.00 *км* бр усл. т
1923/1924	5.535	1.614	282	67.237	
1924/1925	5.499	2.003	364	56.480	
1925/1926	6.735	2.551	379	76.535	
1926/1927	8.121	3.367	415	102.865	
1927/1928	6.951	2.838	408	83 930	
1928/1929	8.040	3.748	466	81.953	
1929/1930	10.556	5.159	489	106.633	
Особый квартал (окт.—дек. 1930 г.)	2.745	1.359	495	35.120	
1931	13.617	7.041	517	182.935	
1932	18.353	9.659	526	226.174	
1933	20.530	10.949	533	257.350	

Таблица 3.

РАСХОД ТОПЛИВА ПО СЕЗОННОСТИ

О Д	Квартал	МЕСЯЦЫ	Пробег (тыс. пар.—*км.*)	Работы (милл. тонн—*км.* брутто)	Средний вес условн. состава (тонн)	Полный расход топлива (тонны условного топлива)	Расход на 10.000 тонн—*км.* брутто (кгр. условного топлива)	Расход, приведенный к одному среднему весу	Средний вес, к которому приведены расходы
	I	Окт.—Дек. . . .	1.704	754	442	18.842	250	229	534
	II	Янв.—Март . . .	1 843	825	448	22.180	269	253	513
8/29	III	Апр.—Июнь . .	2.096	990	472	20.170	204	188	564
	IV	Июль—Сент. .	2.397	1.179	492	20.761	176	169	541
	Год . .	—	8.040	3.748	466	81.953	219	206	533
	I	Окт.—Дек. . .	2.281	1.114	488	22.190	199	191	534
	II	Янв.—Март . . .	2.483	1.193	480	27.927	234	228	513
9/30	III	Апр.—Июнь . .	3.035	1.524	502	28.871	189	180	564
	IV	Июль—Сент. . .	2 757	1.328	482	27.645	208	198	541
	Год . .	—	10.556	5.159	489	106.633	207	200	533
30	Особый	Окт.—Дек. . .	2.745	1.359	495	35.120	258	250	534
	I	Янв.—Март . .	2.702	1.355	501	39.299	290	287	513
	II	Апр.—Июнь .	3 807	2.042	536	47.555	233	228	564
31	III	Июль—Сент. . .	3.547	1.827	515	44.050	241	236	541
	IV	Окт.—Дек. . . .	3.561	1.817	510	52.031	286	281	534
	Год . .	—	13.617	7.041	517	182 935	260	257	533
	I	Янв.—Март . . .	4.012	2.057	513	60.830	296	296	513
	II	Апр.—Июнь . .	4 853	2 737	564	57.037	208	208	564
2	III	Июль—Сент. .	4.806	2.509	522	51.122	204	201	541
	IV	Окт.—Дек. . . .	4 682	2.356	503	57.185	243	237	534
	Год . .	—	18.353	9.659	526	226.174	234	233	533
	I	Янв.—Март . . .	4 627	2.298	497	63.098	275	271	513
	II	Апр.—Июнь . .	5.439	3.025	556	64.137	212	211	564
3	III	Июль—Сент . .	5.289	2.863	541	61 742	216	216	541
	IV	Окт.—Дек. . . .	5.175	2.763	534	68.373	247	247	534
	Год . .	—	20 530	10.949	533	257.350	235	235	533

Таблица 4.

ИНВЕНТАРНОЕ КОЛИЧЕСТВО ПАРОВОЗОВ:

СЕРИИ ПАРОВОЗОВ	1/X 1923 г.	1/X 1924 г.	1/X 1925 г.	1/X 1926 г.	1/X 1927 г.	1/X 1928 г.	1/X 1929 г.	1/X 1930 г.	1/I. 1931 г.	1/I 1932 г.	1/I 1933 г.	1/I 1934 г.
Су	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14
С	16	15	16	16	19	21	21	25	25	25	40	29
П	23	25	26	25	21	20	20	24	24	19	16	20
Э	20	56	56	56	56	56	56	75	75	95	156	194
Щ	34	28	28	38	43	33	32	35	35	42	45	4
О	258	258	259	213	180	151	107	107	107	132	148	159
Ь	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Х	47	43	43	43	39	38	—	—	—	—	—	—
Ы	5	3	3	3	3	3	3	2	2	2	—	—
Т	22	22	22	—	—	3	—	—	—	—	1	—
П	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ч	14	14	14	—	—	—	—	—	—	—	1	—

КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЯ

I. Общие замечания.

Тяжелое финансовое положение в стране, отвлечение основной массы денежных и материальных средств Государства на ликвидацию последствий империалистической и гражданской войны, кже на восстановление, реконструкцию и постройку решающих отраслей народного хозяйства а, не давали возможности с 1922/23 по 1928/29 год — выделять на достройку Мурманской зной дороги потребные по ее состоянию кредиты.

Экономическое развитие Карело-Мурманского края, также, в силу указанных выше причин, сходило сравнительно медленными темпами, а это сказывалось на перевозочной деятельности и, то-есть на росте грузовых и пассажирских перевозок.

Если в процентном отношении рост работы был значительным:

1922/23	100%
1925/26	173%
1927/28	217%
1928/29	318%

абсолютных цифрах работа все же была низкой; так, в среднем в сутки работа составляла:

1922/23	377 ваг.
1937/28	817 „
1928/29	1 201 „

Для перевозки пассажиров вплоть до 28/29 года было достаточно того незначительного чества пар (от 1 до 1,5) поездов, которое в то время обращалось. Затруднения с перевозпассажиров можно было наблюдать только в периоды доставки и обратного вывоза лесов, то-есть, в периоды ноябрь—декабрь и март—апрель.

Эти причины в основном и объясняют то, что за период с 1922/23 год по 1927/28 год, стоимости капитального ремонта подвижного состава, капиталовложения в Мурманскую у составили (по расходу) всего 21 954 тыс. рублей, а в среднем за год 3 660,0 тыс. рублей. выделяется этот период потому, что 1928/29 год — является с одной стороны годом ломным в работе дороги (среднесуточная работа 27/28 — 817 вагонов, 1928/29 год — 1 201), а с другой с этого года назначения по капиталовложениям значительно увеличиваются, енно (без приобретения и капремонта подвижного состава) в тыс. рублей:

1928/29 год	6 104
1929/30 „ + особый квартал	20 132
1931 года	15 829
1932 „	24 456
1933 „	26 050

Всего за время 1922/23 по 1933 году, включительно, вместе со стоимостью приобретения премонта подвижного состава, капиталовложения составили 148 102 тыс. руб. а без стоимоприобретения и капремонта подвижного состава 113 925 тыс. руб.

ажнейшие виды выполненных работ по усилению технического состояния дороги

а) Станции и узлы

За время 1922/23—1933 год включительно на развитие станции и узлов НКПС назначено тыс. руб. и освоено дорогой 6 050 тыс. руб. Рассматривая назначение капвложений по , видам, что наиболее ощутимые кредиты дорога получала, начиная с 1929/20 года.

Наибольшее развитие на дороге получили станции:

Званка, где увеличено количество приемо-отправочных и сортировочных путей, удлинены очные пути до вместимости длинносоставных поездов; устроены чехлы на западной и восточвытяжках. Кроме этого приемо-отправочные пути в сторону Пупышево переустроены для тного движения.

По состоянию на 1/I-1933 года Званка располагала следующим путевым развитием:

Приемо-отправочных и сортировочных путей	24
Вытяжек	2
Весовой путь	1
Тупиков	9

Парки:

а) Старого депо,
б) Нового депо,
в) Пакгаузных путей,
г) Обслуживания электростанций.

Склад топлива имеет 8 путей.
Материальный склад 4 пути.
Прочих 6 путей.
Общая длина путей станции Званка равна примерно 67—69 *км*.
В 1933 году на развитие станции Званка затрачено 150 тыс. рублей.

На 1934 год намечается переустройство восточного конца с перекладкой ст улицы; удлинение путей западного конца станции и окончание работ 1933 года по в вытяжке.

На производство указанных работ намечается кредит в размере 500 тыс. руб.

Госпроект-трансом закончен генпроект развития станции Званка, причем опре **„где быть основной сортировочной станции Мурманской железной дороги"**— или Мге. От решения этого вопроса зависят дальнейшие перспективы развития станции

Станция Петрозаводск. — Основное путевое развитие Петрозаводска произведено 1932 и 1933 годах. —Общая оумма затрат за этот период составляет 200 тыс. руб.

По состоянию на 1/I—33 года станция Петрозаводск располагала слудующим развитием:

Приемо-отправочных и сортировочных . . .	14
Весовой путь	1
Вытяжек	3
Тракционных и топливных путей и тупиков	21
Прочих путей и тупиков	36

Общая полезная длина станционных путей —22,6 *км*

Станция Петрозаводск перерабатывает составы по весу в оба направления вследст что весовая норма на север (к Мурманску) 820 *т*, а на юг (к Званке) —1 350 *т*.

При выполнении программы работ 1933 и 1934 годов по смягчению профиля этот составов будет изжит и станция Петрозаводск получит значительное облегчение.

Развитие станции Петрозаводск крайне затруднено из-за зажатости с одной стороны ниями, а с другой—откосом высотой от 2,5 до 3 *м*, состоящим из исключительно глины и огромных валунов, а также строениями.

Генплан развития станции Петрозаводск намечен к составлению в 1934 году.

Станция Мурманск. — Наиболее ощутимое развитие станции Мурманск осущ в 1932 и 1933 году. — Расходы за эти годы составили около 450 тыс. руб.

В 1933 году устроен отдельный сортировочный парк из 6 путей на месте так мого грузового района, занимаемого пакгаузами и складами Муркомпорта.

Это значительно облегчило работу станции по переработке поездов, их формированию, значительно снизило местные внутристанционные перевозки.

Однако, развитие станции еще недостаточно, и в первую очередь необходимо п поворотный треугольник, который заходит на территорию порта и пересекает ряд порт станционных путей.

В 1934 году по станции Мурманск намечены работы по устройству нового подход ного пути, а в связи с этим переустройство примыкания и перекладка стрелочных улиц

Значительное развитие и переустройство произведены на станции Хибиногорск, Канд Лоухи, Кемь, Идель, Сегежа, Лижма, Токари, Лодейное-Поле, Мга, Будогощь и Рыбацкое.

В общем же по состоянию на 1/I—34 года основные станции дороги еще не по должного развития, а в силу этого в период усиленных перевозок переработка и форми поездов происходит с крайним напряжением.

В 1934 году — на развитие станций и узлов дороги НКПС назначено 1 600 тыс. коих:

на Званку	500 тыс. руб.
„ Череповец	200 „ „
„ Кемь	230 „ „
„ Кандалакшу	105 „ „

Крайне необходимой работой по станциям является удлинение станционных путей на ках Званка—Череповец и Званка—Мурманск в связи с введением на дороге паровозов серии Э-м.

б) Разъезды

Общий расход на устройство дополнительных разъездов с 1922/23 по 1933 год включи- о составил 2 324 тыс. руб. Вследствие отсутствия нужных материалов, нельзя дать картину дного прироста разъездов по годам, но судить об этом можно по ассигнованиям и расходам, денным в таблице.

Всего на дороге имелось разъездов:

1/I—32 года 55,
1/I—33 „ 63 шт.

граммой 1934 года предусмотрено достроить начатых 5 и построить новых—11 разъездов.

При выполнении программы работ IV квартала 1933 года пропускная способность дороги ится в парах поездов пар. графика:

Участок	Рыбацкое — Званка	35,0
„	Званка — Череповец	18,0
„	Званка — Петрозаводск	22,5
„	Петрозаводск — Масельская . . .	22
„	Масельская — Кандалакша . . .	21
„	Кандалакша — Мурманск	18,5

Если в отношении разделения перегонов разъездами дело обстоит относительно удовлетво- ьно, то очень плохо с обустройствами, так как около 70—75% всех разъездов имеют только разъездной путь, кроме главного, при отсутствии тупиков.

Совершенно ясно, что такое положение создает исключительно тяжелые условия по регу- анию скрещений и обгонов, а при занятии разъездного пути больными вагонами или вкой разъезд, как таковой, для скрещения и обгона закрывается.

В ближайшие годы требуется усилить путевое развитие разъездов до норм, предусма- емых ТУМ.

На большинстве разъездов главной линии (Званка—Мурманск) отсутствуют постоянные бные помещения и размещены они или в вагонах или временных бараках. Очень плохо ъездах с жильем. Агенты во многих случаях живут в вагонах или на соседних станциях о временных ветхих бараках. Только в 1934 году назначены НКПС кредиты на постройку бных зданий и жилых домов на разъездах; будет построено около 10 зданий разъездов мерно такое же количество жилых домов.

в) Смягчение профиля

Отпускавшиеся до 1931 года включительно кредиты по своим размерам были крайне малы ользовывались преимущественно на ликвидацию разрывных мест и смягчение подходов новочным пунктам.

Для смягчения профиля до 9‰ на участке Петрозаводск—Мурманск только в одном влении (в грузовом нечетном от Мурманска к Ленинграду) количество земляных работ ляется в размере около 7 мил. *куб. м*, а в обоих направлениях около 10 млн. *куб. м*, атой на эти работы, считая по сметным ценам 1933 года соответственно 49 и 70 млн. руб.

Наиболее ощутимые кредиты по смягчению профиля разрешены НКПС:

1932 год	2 000	тыс. руб.
1933 „	2 000	„ „
1934 „	2 700	„ „

В 1932 году освоено всего 1 402 тыс. руб. и земляных работ 267,3 тыс. *куб. м*.
1933 год соответственно 1 827 тыс. руб. и—320 тыс. *куб. м*.
В 1934 году—планом предусматривается освоить 2 700 тыс. руб. и 325—350 тыс. *куб. м* ных работ.

Смягчение профиля выполняется в одном нечетном направлении на участке Петрозаводск— ьская и по ликвидации разрывных мест на участке Кандалакша—Лоухи.

Выполнение работ, предусмотренных программой 1934 года, даст возможность, с оста- ем 2-х толкачей, вес поездов от станции Лоухи до Петрозаводска увеличит с 820 до *т* при паровозе серии Э-у и Э-ш.

Смягчать профиль на участке Лоухи — Кандалакша не предполагается в виду того, что крайне труден по объему работ, так как потребуется делать 60—70 *км* новых обходов и, кро того, Управлением дороги и НКПС ставится вопрос об электрификации этого участка. Участ Кандалакша — Мурманск, в связи с электрификацией, подлежит достройке до норм ТУМ с ос влением 14,5‰ руководящего уклона.

г) 2-ой путь

Вторые пути укладываются на наиболее загруженном участке Званка — Рыбацкое, прот жением 107 *км*. Ассигнование на 2-е пути НКПС разрешались:

в 1929/30 году	1 678	тыс. руб.
особый квартал 1930 года	852	„ „
1931 год	1 890	„ „
1932 „	890	„ „
1933 „	1 390	„ „
1934 „	2 000	„ „

До 1/I 1934 года вторые пути уложены на всем протяжении, за исключением участ Апраксин—Войбокало = 35 *км*. Устроены новые мосты через реки Славянку, Малую и Больш Пжоры, Мгу, и ряд других более мелких речек и ручьев. Кроме того, в 1934 году заканчивает мост через реку Тосно, где в данное время существует сплетение.

Столь продолжительный период постройки вторых путей, а тем более на готовом полотне (2 путь на этом участке разобран в 1918—1919 году), объясняется недостаточными ассигнования и главным образом недопоставкой рельсов и железных ферм мостов.

В 1934 году работы по укладке вторых путей должны быть закончены.

д) Пассажирские здания

На устройство пассажирских зданий за время 1922/23—1933 годов включительно, то-ес за 11 лет назначено было НКПС всего 373 тыс. руб., а дорогой за счет передвижек кредит затрачено 518 тыс. рублей.

Учитывая, что дорога строилась на-спех и что пассажирские здания строились исключ тельно временного типа, с одной стороны, а с другой приведенные выше данные об ассиг ваниях и расходах, станет ясным положение на дороге с вокзалами.

В относительно удовлетворительном положении находятся участки Рыбацкое — Черепов и Чудовская линия, но и здесь вокзалы на станциях Званка, Мга совершенно не удовлетворя по своим размерам, проходящего через них потока пассажиров.

Положение и состояние вокзалов на главной линии дороги Волховстрой-Мурманск исключ тельно тяжелое. Растущее из года в год пассажирское движение ни в какой степени не наш своего отображения в деле лучшего обслуживания пассажира на дороге. Для характеристи приводим следующие данные по крупнейшим пунктам:

Пассажирооборот (пасс.-чел.).

Станции	1927/28	1932	В %	Площадь, выдел. для пассаж ров (*кв. м*)
Лодейное Поле	76,8	533,2	694	50 *кв. м*
Петрозаводск	119,4	459,8	385	130 „ „
Кандалакша	43,8	138 4	316	34 „ „
Мурманск	108,6	496,6	439	100 „ „
Хибиногорск	—	50,0	—	Вокзала нет
Кемь	146,0	223,0	152	126 *кв. м*

Ряд станций не имеет вовсе пассажирских платформ, даже земляных, и пассажи вынуждены садиться в поезд с откоса.

На ряде станций отсутствуют уборные, служебные кладовки, погреба для горючего и т далее. Как правило, все мелкие станции не имеют освещения, а ряд крупных станций (Токар Лижма, Лоухи, Имандра и так далее) освещены исключительно скудно.

Все это вместе взятое требует немедленного коренного перелома в деле улучшения обсл живания пассажиров вокзальными помещениями и станционными обустройствами.

В 1934 году намечается приступить к постройке новых вокзалов в Петрозаводске, Канд лакше, Хибиногорске и ряде разъездов.

Кроме того, будет построено несколько пассажирских платформ, кладовых и так далее.

На все эти работы предположено израсходовать около 1 500 тыс. рублей.

е) Товаро-станционные склады

За описываемый нами период 1922/23—1933 гг. на строительство товаро-станционных складов израсходовано всего лишь 774 тыс. рублей. Сумма крайне незначительная, тем более, что в нее вошла часть расходов на строительство складов в Мурманске, переданных впоследствии, при выделении из НКПС водного Наркомата, Мурманскому Порту. Данные роста грузопереработки и складской площадки приводятся ниже:

	1928	1932	В % %
Переработано грузов (тыс. *т*)	165	907	549
Размер складской площади (*кв. м*)	9 457	15 728	166

Данные указывают на полное несоответствие роста грузопереработки и складской площади. Нужда в увеличении складских площадей исключительная. Такое же тяжелое положение имеется и в отношении багажных кладовых, освещения и мощения товарных дворов, укрытия приборов механизации (гаражи) и самой механизации товаро-станционных работ.

ж) Депо и мастерские

Всего на дороге по состоянию на 1/I 1934 года имелись следующие депо и мастерские:

Мурманск (основное) — деревянный, ветхий, подлежащий сносу сарай на 4 стойла и небольшие мастерские при них.

Имандра (оборотное) — деревянное, крайне ветхое депо на 6 стойл.

Кандалакша (основное) — два сарая, один веером на 8 стойл и другой прямоугольный на 6 стойл. Имеются участковые мастерские, которыми занято 1 паровозное стойло в веерном депо.

Лоухи (оборотное)—каменное депо на 4 стойла, из коих 2 повреждены пожаром и непригодны для эксплоатации.

Кемь (основное)—6 стойл, из коих 2 занято подъемочным ремонтом и котловой. Участковые мастерские.

Парандово (оборотное) — депо нет.

Масельская (основное) — депо на 6 стойл новое каменное и новые мастерские.

Петрозаводск — 17 стойл и участковые мастерские (основное депо).

Лодейное-Поле — 4 деповских стойла. Остальные 16 стойл заняты мастерскими, производящими подъемочный и обточечный ремонты для 2-го и 3-го района (основное депо).

Кроме этого, Лодейно-Польские мастерские производят литье запасных частей для паровозов и вагонов, а также исправление рессор и обточку вагонных скатов. Лодейно-Польские мастерские производят еще конвенционный ремонт товарных вагонов и аварийный ремонт товарных вагонов.

Званка (основное) имеет всего 37 стойл, из коих 7 использованы для производства обточечного и подъемочного ремонтов и 9 для ремонта и стоянки всякого рода подвижного состава (снегоочистители, автодрезины, тендера, аварийные вагоны и так далее), деповской столовой и школы ФЗУ. Эти 16 стойл имеются в веерном, так называемом, старом депо. При них же имеются механические мастерские и ветхая бандажная, примитивная электросварочная, кузница, мастерская точных приборов (манометры, аппараты Гаусгельтера, весы) и инструментальная.

Остальные 21 стойло находятся в ступенчатом депо (новое депо). Там же имеются механические мастерские и утилизационный цех.

Из всех депо Званка имеет наилучшее оборудование и обустройства, которые позволяют этому депо производить ремонт паровозов включительно до среднего.

Чудово III — (оборотное) — деревянное депо на 2 стойла для паровозов серии О.

Будогощь (основное) — деревянное депо на 2 стойла для паровозов серии О. Крайне ветхое.

В период 1932 года и 1933 года произошло следующее:

Сданы в эксплоатацию **в Петрозаводске** построенные 6 новых стойл прямоугольного депо, организован подъемочный ремонт паровозов и обточка, устроены приспособления для производства горячей промывки.

Депо Масельская — в 1932 году достроено паровозное каменное депо на 6 стойл, механические мастерские, жестяницкие мастерские и котловая.

В 1933 году начато постройкой второе паровозное депо на 6 стойл. Окончание его и сдача в эксплоатацию намечается в начале 1934 года. Выстроенное в 1932 году депо оборудовано паровым отоплением.

Лодейное-Поле. — Построен в 1932 году шлакобетонный модельный цех, начата и зак... чена в 1933 году деревообделочная мастерская.

Депо Кандалакша. — Закончены постройкой в 1933 году новые механические мастерск... котловая, кузница, баббитовая мастерская. Устроено паровое отопление депо.

Мурманск. — Построен в 1932 году временный деревянный вагонный сарай.

В феврале и с 1 мая 1932 года к дороге были присоединены участки Будогощь — Овини... и Тихвин — Череповец. В связи с этим перешли депо:

Хвойная (основное) — каменное на 6 стойл и мастерские.
Овинище (оборотное) — деревянное на 4 стойла.
Депо Тихвин (оборотное) — веерное каменное на 10 стойл.
Депо Бабаево — веерное каменное на 26 стойл с мастерскими (основное).
Депо Череповец (оборотное), — веерное каменное на 8 стойл.
Отсутствуют депо на оборотных пунктах Токари, Лижма, Идель и Мга.

На первых трех пунктах в 1933 году разрешены постройкой депо на три стойла в к... ждом, но за поздним получением кредитов к постройке только приступлено. Наибольший проце... выполнения имеется по депо Идель. При постройке в 1934 году этих депо, без депо остает... только станция Мга.

Имея в виду, что уже в 1932 году станция Мга имела около 20 приписных паровоз... обслуживающих пригородное пассажирское движение, Синявинские и Назиевские торфоразработ... а также то, что для Будогощенской линии Мга является оборотным депо, — постройка де... и мастерских во Мге необходима. Вследствие исключительной ветхости необходимо строить нов... депо на станции Будогощь. При осуществлении программы 1934 года по строительству нов... депо дорога будет иметь следующую картину:

Депо	Количество стойл, действующих на: 1/I 1933 года	По выполн. программы 1934 года	Примечание
Мурманск	4 (подл. сносу)	6	
Имандра	6	6	
Кандалакша	14	14	
Лоухи	2	4	
Кемь	6	10	
Идель	0	3	
Масельская	6	12	
Лижма	0	3	
Петрозаводск	17	17	
Токари	0	3	
Лодейное-Поле	4	4 + (16)	В скобках количество стойл, занятых под мастерские и проч.
Званка	21	21 + (16)	
Бабаево	26	26	
Тихвин	10	10	
Череповец	8	8	
Хвойная	6	6	
Будогощь	2	2	
Овинище	4	4	
Чудово III	2	2	
Всего	138	161	

з) Электростанции

Крайне отсталое хозяйство имеет дорога в части собственных электростанций. Об этом красноречиво говорит сумма назначений и расхода за период 1922/23—1933 гг., составившая всего лишь по расходу 781 тыс. рублей, причем наибольший расход падает на 1932 год —

тыс. рублей. Все-таки электросиловое хозяйство на дороге за последние годы получило значительные улучшения, а именно:

Работы	Пункты	Мощность	Год введ. в эксплоатац.
Новые электростанции	Мга	23 квт.	1931
„ „	Масельская	368 „	1933
„ „	Идель	24 „	1933
„ „	Чудово	12 „	1933
„ „	Череповец	30 „	1933
Новые подстанции	Рыбацкое	50 „	1933
„ „	М.-Гора	100 „	1932
Увеличение мощности существ. электрич. станций	Хвойная	30 „	1933
„ „ „ „	Бабаево	30 „	1933
„ „ „ „	Лодейное-Поле	140 „	1929
„ „ „ „	Кемь	50 „	1933
„ „ „ „	Кандалакша	112 „	1932
„ „ „ „	Званка	200 „	1932—1933
Тоже, подстанций	15 штук	—	1929—1933
Вновь оборудовано мелких станций			

Исключительно наглядную картину дает рост выработки электро-энергии станциями дороги получение электро-энергии от районных станций:

Год	Электро-станц. дороги выработано	Получено от районных электро-станций
1925 (тыс. клв.-ч.)	2 356	94,7
1929	3 611	686.8
1930	4 551	840,0
1931	4 250	1 361,0
1932	5 917	1 543,0
1933	6 500	2 525,0

Принимая 1925 год за 100%, имеем увеличение в 1933 году по выработке клв-ч. на своих нциях на 176%, а получение со стороны на 2 558%.

Кроме этого, в деле электрификации по дороге произведено оборудование индивидуальными водами и электромоторами станков в депо и мастерских:

Петрозаводск	41 штука	240 клвт.
Масельская	28 „	120 „
Кандалакша	40 „	176 „
Званка	89 „	540 „
Лодейное-Поле	68 „	536 „

и) Помещения для отдыха бригад

Всего на дороге по состоянию на 1/I 1934 года имеется 28 дежурных комнат с количеом кроватей 996.

Из этого количества — дежурных комнат, обслуживающих работников Паровозной и Вагон- Службы, — 7 на 286 кроватей, обслуживающих работников Службы Эксплоатации — 7 на кроватей. Объединенных для Служб Паровозной и Эксплоатации—14 на 510 кроватей.

За небольшим исключением состояние дежурных комнат совершенно неудовлетворител как по размерам, так и по устройству. Кроме того, из-за отсутствия жилья во многих пун (Кандалакша, Масельская, Званка, Петрозаводск и друг.), в дежурных комнатах прожи постоянные жильцы (дежурные по станции, инженерно-технические работники и т. д.), еще больше осложняет обслуживание паровозных и поездных бригад.

Особо скверное положение на станциях Званка, Кандалакша, Петрозаводск, Масель Череповец и Будогощь. Необходимы срочные мероприятия в отношении улучшения состо и расширения дежурных комнат.

к) Прочие здания

В этот титул входят все служебные здания, занимаемые и эксплоатируемые дорогой (п щения контор участков, районов, дежурные комнаты, бани, прачечные, казармы, полуказа путевые будки; клубы, красные уголки и т. д.).

Сумма затрат по этому титулу сравнительно велика —4 359 тыс. рублей, но если уч что при постройке дороги эти объекты относились безусловно к работам последней очереди, то совсем не строились, то дорога вынуждена была приводить и этот вид своего хозяйства в сительный порядок.

Наибольшие ассигнования и расходы падают на 1931, 1932 годы. Несмотря, однако произведенные затраты, состояние технических и служебных зданий на дороге далеко н влетворительно. Особенно это относится к культурно-бытовым помещениям (бани, прачеч клубы), путевым зданиям, помещениям контор и пр.

л) Водоснабжение

Как и все прочие обустройства, водоснабжения дороги были переданы в эксплоат временными, маломощными и с большим количеством недоделок. Все без исключения водое и водоподъемные здания были построены деревянными, одиночными, с трубами малого диам (преимущественно 4″). Несмотря на то, что за описываемое время на усиление водоснабж затрачено более 6 млн. рублей, ряд водоснабжений остаются почти такими же, как их дали с новостройки (Имандра, Оленья и другие). До 1931—1933 года важнейшие пункты д находились по своему состоянию в положении, угрожающем движению поездов (Петроза Званка, Модвежья Гора и друг.).

Ассигнования 1931, 1932 и 1933 годов позволили однако значительно улучшить За эти годы сделаны новые водоснабжения на станциях Званка, Петрозаводск, Охтоканда, вежья-Гора, Посадниково, Тайбола, Кандалакша, Княжая, Лоухи, Кемь, Сегежа, Сорокская, И построены новые водоемные здания в Масельской, Лижме; усилены водоснабжения на стан Ладва, Токари, Лодейное-Поле, Мга, Хвойная и Овинище. В 1934 году на водоснабжение чено затратить около 2-х млн. рублей. Выполнение этой программы должно вывести доро кризисного положения с пропускной способностью по водоснабжению. Для приведения водоснабжения на дороге в состояние, отвечающее ТУМ-у и требованиям грузопотоков, треб кредит в размере (кроме 1934 года), около 6 млн. рублей.

м) Искусственные сооружения

На 1/X 1929 года искусственных сооружений имелось:

Мостов деревянных	1 267
Мостов металлических	121
Мостов железо-бетонных	10
Труб чугунных и каменных	46
Труб деревянных	170

По состоянию на 1/I 1934 года в общей характеристике искусственных сооружений нений произошло мало, но все же ряд угрожающих мест устранен или путем замены но сооружениями или путем ремонтов,—так, в период 1930—1933 годов построены следу новые мосты:

Через Энд-ручей — железобетонный, через М. Ковду — арочный каменный, через реки ную и Южную Колу, Кузему, Березовку, Шую — железные мосты на каменных опорах.

Переустроено несколько деревянных мостов.

Небольшое количество деревянных труб заменено бетонными и каменными.

Исключительный интерес на дороге в части искусственных сооружений представляют трующие дамбы, так как эти сооружения имеют крайне малое распространение даже за гра-ей. В 1932 году приступлено к переустройству моста через реку Свирь с расчетом сделать подъемным.

В 1934 году разрешены кредиты на приступ к работам по сооружению нового моста через Волхов по Будогощской линии и нового моста через залив Печ-Губа.

На приведение некоторых сооружений в должный порядок дороге придется потратить еще ительные средства и усилия, особенно в части замены деревянных ветхих мостов и деревян-сгнивших труб.

н) Усиление земляного полотна, пути и реновация

По этим статьям общая сумма капиталовложений за время 1922/23—1933 годов составила 46 тыс. рублей или в среднем за год около 2-х млн. рублей. Свыше 50% этой суммы ет на шпалы и около 20%—на рельсы.

Совершенно ясно, что столь недостаточные назначения кредитов не позволили упорядочить тно дороги до требуемых ТУМ норм, тем более, что наибольшую часть отпускаемых средств ходилось расходовать преимущественно на достройку, а не на нормальную эксплоатацию, это делалось на дорогах давно эксплоатируемых. Характеризовать состояние путевого хозяй-по состоянию на 1922—23 год можно следующими краткими сведениями.

Шпалы.

Из общего количества шпал в главных и станционных путях 3 164 тыс. штук, пропитан-лежало всего 13,4, тыс., то-есть около 4%. Шпал, перележавших срок службы,—1 650 тыс. , то-есть более 50%.

Рельсы.

Типа III-а 792 *км* — срок службы 6—7 лет.
Типа легче III-а 993,5 *км* — срок службы 6—7 лет.
Типа 9 северн. 145 *км* — срок службы 20 лет.

Земляное полотно.

Участки дороги от Званки к Рыбацкому и Тихвину были постройкой вполне закончены ели предельный уклон до 7%.

Участок Званка — Петрозаводск имел только частичные небольшие недоделки по насыпям емкам. Что же касается участка Петрозаводск — Мурманск, то он имел по существу только ки земляного полотна, почти при полном отсутствии водоотводов. Ширина полотна поверху евышала 4 *м*. Проектом предельные подъемы предусматривались 0,015 при совпадении ивыми радиуса 300 *м*. На самом деле подъемы имелись в 0,025 и даже 0,033. Что же ется радиусов кривых, то таковые имелись до 140 *м*.

Многие места линии были подвержены затоплению во время прохода весенних вод. Во их местах путь, расположенный на косогорах (Кольские косогоры), имел склонность к сме-ию и деформации, и т. д.

Отсутствие водоотводов и достаточного балластного слоя, наличие во многих местах гли-того грунта порождали огромное количество пучин.

Вследствие неразработанности откосов выемок, оползни и валуны при таянии снегов ождях заваливали путь. Это создавало необходимость содержать усиленную охрану пути.

Эти краткие данные подтверждают то, что говорилось выше, то-есть, что кредиты на уси-е земляного полотна, пути и реновации в основной своей части шли на достройку дороги.

По состоянию на 1/I 1934 года — состояние пути, конечно, несравненно лучше, однако, оведения его до требуемых техническими условиями норм и ликвидации запущенности ходимы еще огромные средства.

В основном по усилению хозяйства пути требуется, начиная с 1934 года.

1) Устранить чересполосицу в рельсах на участке от станции Званка до Масельской, где в перемежку с рельсами типа III-а,—379 *км* рельсов типа IV-а. В данное время на дороге уживание товарных поездов производится паровозами серии Э всех индексов, в том числе и Э-м с нагрузкой на ось 18 *т*.

Пассажирские поезда обслуживаются паровозами серии С и С-у. При этих локомот напряжение в рельсах типа IV-а достигает 2 600 *кг/см²* при допускаемом 2 500 *кг/см²*. В лах и балласте перенапряжение достигает 215%. Сказанное приводит к крайне усилен износу верхнего строения пути и его расстройству, необходимости содержания излишней пр норм рабсилы, а следовательно и излишним расходам. Кроме этого, дорога вынуждена в до смены рельсов типа IV-а держать для паровозов Э-м, Э-у, С-у пониженные предельные скор

На участке Званка—Череповец лежит 361 *км* рельсов типа 9 сев. дор., укладки 19 1903 годов. Равномерный износ этих рельсов 5—6 *мм*, боковой износ в кривых до 10 *мм* необходимость срочной планомерной смены рельсов т. 9 северн. указывает сильно возрастал их излом:

в 1932 году случаев излома	250
в 1933 „ „ „	465

Рост за год почти на 50%.

2) Пополнить недостающие и пришедшие в негодность скрепления, так как запущенн в этом хозяйстве исключительно большая, а именно:

по накладкам	13%
по болтам	20%
по костылям	15%

Указанный процент запущенности взят средним по дороге, а по отдельным направле и участкам он граничит с положением катастрофическим; так, на участке Званка — Чере по скреплениям типа 9 северн.:

негодных накладок	60%
„ болтов	50%
„ костылей	20%

Необходимо отметить, что подкладки сплошь уложены только на участке Рыбацкое — повец, а на остальных участках дороги подкладки имеются только на кривых и на сты

Всего недостает подкладок свыше 6 тыс. *т*.

3) Улучшить состояние шпального хозяйства путем ликвидации запущенности и увел ния количества шпал на километр, на решающих направлениях до 1 600, вместо 1 400, линии Будогощь — Овинище до 1 400 штук вместо 1 210. Всего для этих целей потр в 1934 году около 450 тыс. штук шпал. Стоимость этого мероприятия составляет 4,3 млн. руб

4) Произвести смену стрелочных переводов в количестве 130 комплектов.

5) Пополнить недостающий балластный слой в количестве по всей дороге—1,075 тыс. *ку*

По отдельным направлениям недостаток балластного слоя составляет:

I. Волховстрой — Мурманск	27%
II. Рыбацкое — Череповец	16%
III. Званка — Чудово	15%
IV. Мга — Овинище	42%

Кроме этого, имеется загрязненного свыше 40% балласта, подлежащего замене, на пр жении 220 *км*.

Всего балласта потребно около 1 500 тыс. *куб. м*, сверх нормального пополнения.

6) Уничтожить пучины, с затратой на эти работы около 1 млн. рублей.

7) Ликвидировать угрожающие места по оползням и размывам при весенних водах (ские косогоры), для чего требуется около 500 тыс. рублей.

8) Ликвидировать разрывные места там, где смягчение профиля производиться не б

9) Ликвидировать запущенность по всем видам путевого хозяйства (земляное поло искусственные сооружения, путевые и вообще служебные здания и пр.).

10) Пополнить до нормы покилометровый запас рельсов, скреплений и шпал.

Этот краткий, далеко не исчерпывающий всех потребностей, перечень неотложны мероприятий указывает, что, помимо огромных затрат, приведение путевого хозяйства в д ное состояние потребует от работников Службы Пути ряда лет исключительно-напряже большой и упорной работы.

о) Устройство связи и СЦБ

Связь и СЦБ одно из наиболее узких мест на дороге. Если проследить ассигнования по на связь и СЦБ, то увидим, что до 1928—29 года включительно они ничтожны и ни кой мере не позволяли привести оборудование связи в надлежащее состояние.

С 1929—30 года наступает, как и вообще по всем отраслям хозяйства, перелом.

Кредиты отпускаются в гораздо больших размерах, однако, благодаря недостаточной настойти работников Связи по размещению заказов на оборудование и приборы, кредиты 1929 — года, — особого квартала 1930, 1931 и 1932 годов полностью не были освоены и только год нужно считать переломным во всех отношениях, то-есть, когда сумма ассигнований вляет 901 тыс. рублей и освоена она с превышением.

Общее состояние Связи на дороге на 1/I 1934 года характеризуется следующими данными:

1. Диспетчерская связь

Диспетчерской поездной связью дорога оборудована полностью. Требуется усиление аппаы, приборов и источников питания, а также расширение сети за счет установления дисперской связи в депо, вагонных участках, для маневровых диспетчеров и т. д.

2. Постанционная связь

Всего имеется 95 установок. Из общего протяжения дорога оборудована этого вида связью 34%. Связь работает удовлетворительно. Требуется усилить обеспечение источниками питаи ускорить связью наибольшее количество станций.

3. Линейно-путевая связь

Положение совершенно неудовлетворительное, так как только 64 пункта имеют взаимнорательную селекторную аппаратуру против необходимых по всей дороге 354. В остальном ская связь работает на индукторных цепях, имеющих недопустимую перегрузку (до 30 ратов в одном круге).

4. Стрелочная связь

Из 263 остановочных пунктов стрелочной связью оборудовано 175.

5. Межрайонная связь

По главной линии межрайонная связь эксплоатируется для сношений Управления дороги и II районами. Телефонной связи с III районом нет. Также отсутствует телефонная связь вления дороги на участках Званка — Чудово и Мга — Овинище.

Отсюда ясно, что руководство III районом и указанными участками со стороны Управия дороги крайне осложнено.

В ближайшие годы эту ненормальность необходимо ликвидировать путем подвески бимеческих проводов от Ленинграда до Кандалакши.

В 1933 году в Управлении дороги установлена аппаратура для „Наркомовской связи“

6. Маневровая диспетчерская связь

В 1933 году этого вида связью оборудованы станции:

Рыбацкое	9	точек
Званка	6	„
Петрозаводск	11	„
Кемь	4	„
Мурманск	32	„
Депо Званка	20	„

7. Местная телефонная связь

Местной телефонной связью оборудовано:

Пунктов	37
Установлено коммутаторов	38
Емкость	2 676 гнезд
Телефонных аппаратов	2 456 штук

Протяженность воздушных телефонных линий равна 935 пров. линий.

Каблировано местных сетей 1 075 проводо-*км*.

Усиление местной связи необходимо в ближайшее же время, так как и до сего вре даже не все руководители той или иной отраслью хозяйства-дороги обеспечены телефон Как минимум необходимо увеличение емкости коммутаторов на 570 гнезд, установка 513 телефонов и подвеска 7 000 проводо-*км* сети.

8. Телеграфная связь

В общем телеграфной связью дорога оборудована полностью. Узким местом является с Управления дороги с III эксплоатационным районом, которая поддерживается всего о проводом с невозможностью замены его при повреждениях.

9. Устройство СБЦ

Способы соглашений при движении поездов в %% следующие:

1) Жезловая система	85
2) Телеграфное соглашение	12
3) Телефонное и блокировка	3

Таким образом, основная система соглашений на дороге жезловая.

В ближайшее время требуется на линии Бугодощь — Овинище с телеграфного соглаш перейти на жезлы и на участке Обухово — Званка (двупутный) на блокировку.

10. Сигнализация и централизация

Все станции и разъезды оборудованы семафорами нормального типа.

Всего семафоров имеется	495
Предупредительных дисков	152

Централизация стрелок и сигналов станций дороги упирается в незаконченность пут развития.

Начиная с 1933 года производится работа по централизации:

Станция Волховстрой	41	стрелка-сигнал
И участок Рыбацкое—Мга 6 станций	112	„ „

Кроме этого, на 41 станции дороги устроена ключевая зависимость входных стрелок с фором при помощи контрольных замков Мелентьева.

п) Жилстроительство

Особые условия Мурманской дороги по вопросу жилищному заключаются в том, что д проходит в большей своей части (Званка — Мурманск) по совершенно безлюдной местности, тому жилье для транспортного населения обеспечить должна исключительно сама дорога.

Эти условия порождают огромную потребность в жилищном строительстве, особенно учесть рост работы дороги и рост численности контингентов рабсилы и обслуживающего персо

Из данных о капиталовложениях можно видеть, что кредиты на жилстроительств сравнению с потребностью за освещаемый период были недостаточными, да и освоение кре не было полным. Из этих же данных усматривается, что увеличение кредитов по жилстро ству происходит, начиная с 1929/30 года.

По годам новая жилая площадь поступала в эксплоатацию в следующих размерах:

1926/27 год	14,2 тыс. *кв. м*
1927/28 „	16,5 „ „ „
1928/29 „	14,7 „ „ „
1929/30 „	2,8 „ „ „
1931 год	18,5 „ „ „
1932 „	26,0 „ „ „
1933 „	17,0 „ „ „

По состоянию на 1/I 1934 года общая жилая площадь, включая и временные оставшиеся постройки бараки—260 тыс. *кв м*. Железнодорожное население, включая работников железнодорожных школ, здравоохранения, органов профсоюза, ОРС и других подсобных предприятий и организаций составляет свыше 70 тыс. человек.

В отдельных пунктах жилая площадь на 1 человека составляет от 2,7 до 3 *кв. м*.

Под жильем занято свыше 250 вагонов.

Пришедшие в полную негодность построечные бараки (площадь около 25 тыс. *кв. м*) ремонту не поддаются и подлежат сносу.

Для удовлетворения только агентов 1 категории недостает 120 тыс. *кв. м* жилплощади.

В ближайшие же годы необходимо этот недостаток с жилищами изжить, иначе закрепить постоянные кадры работников невозможно.

р) Прочие работы

Из числа прочих обустройств дороги в совершенно неудовлетворительном положении находятся топливные и материальные склады дороги.

Эти склады требуют к себе внимания как с точки зрения расположения, так емкости и устройства.

Недостаточна сеть лечебных учреждений в таких пунктах, как Званка, Петрозаводск.

В этом отношении северный район будет в лучших условиях при сдаче в эксплоатацию поликлиник в Кандалакше и Мурманске, что ожидается в марте — апреле 1934 года.

В настоящем кратком обзоре вопросов капвложений Мурманской дорогой отмечены только важнейшие статьи строительства, играющие решающее значение в работе дороги. В остальном приведены только цифры кредитных разрешений и освоение их.

КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЯ ПО МУРМАНСКОЙ ЖЕЛ. ДОРОГИ

Сводная ведомость за 1922/23—1933 гг.

№ по порядку	Наименование работ	1922/23 г. План	1922/23 г. Выполнение	1923/24 г. План	1923/24 г. Выполнение	1924/25 г. План	1924/25 г. Выполнение	1925/26 г. План	1925/26 г. Выполнение	1926/27 г. План	1926/27 г. Выполнение	1927/28 г. План	1927/28 г. Выполнение	1928/29 г. План	1928/29 г. Выполнение	1929/30 г. План	1929/30 г. Выполнение	Особый кв. 1930 г. План	Особый кв. 1930 г. Выполнение	1931 г. План	1931 г. Выполнение	1932 г. План	1932 г. Выполнение	1933 г. План	1933 г. Выполнение	ВСЕГО План	ВСЕГО Выполнение
1	Станции и узлы	По отчетам данных не имеется	64	По отчетам данных не имеется	12	Данных не имеется	488	275 (384 т. р., включая и склады ХМО.)	211	312	266	265 (383 т. р.)		103	185	1.966	964	759 (721 т. р. по пп. 6, 7, 8, 9, 10, 11, 20 и 30.)	547	—	—	1.942	2.096	1.273	982	7.321	6.050
2	Разъезды		—		—		—		—									279	121	934	746	717	670	777	787	2.707	2.324
3	Смягчение профиля		394		387		439	100	75	—	—			60	49	—	—	254	163	75	160	2.001	1.402	2.000	1 827	5.571	4 896
4	Вторые пути		—		—		—	—	—	—	—			—	—	1.678	826	852	584	1 890	1.291	890	1.067	1.390	1 286	6.700	5 054
5	Пассажирск. здания		139		—		—		1	—	33			12	8	11	27		20	15	50	137	201	38	39	373	518
6	Товаро-станц. склады		—		3		—		12	—	46			152	70	165	26		46	385	214	124	134	152	109	1.153	774
7	Депо и мастерские		114		125		394		131	214	98			63	163	273	181		271	844	787	712	1.308	2.048	1.394	5 286	5.189
8	Электростанции		166		24		72		77	—	53			76	2	—	—		—	—	—	239	253	144	134	798	781
9	Помещ. для отдыха бригад		—		—		—		17	—	31			—	23	—	—		61	—	—	106	165	22	13	206	310
10	Прочие здания		—		—		89		74	29	28			13	170	636	387		164	945	798	1.239	2.400	—	—	3.566	4.359
11	Водоснабжение		28		180		182	7	6	98	149	587		408	365	585	474	264	228	1.251	1.319	1.030	1.816	799	1.062	5.337	6 236
12	Искусственные сооружения		10		70		223	544	467	505	530	820		526	681	877	782	501	140	1 020	1.020	1.447	1 365	2 702	2.924	9.330	9.141
13	Земляное полотно		13		15		38	10	7	60	80	101		118	19	306	66	223	—	241	190	515	512	644	589	2.184	1.625
14	Усиление пути		—		—		—	—	—	74	37	—		—	—	70	11	—	—	96	45	353	518	139	138	732	749
15	Реновация путев. хоз.		1.043		714	1.309	1 434	1.542	1.245	1.290	1.159	1 631		878	1.991	1.858	1.770	497	222	1.467	1.751	1.870	3 063	3.322	3 601	18.421	19.072
	В том числе:																										
	рельсы		116		102	753	813	719	412	287	167	505		634	529	349	336	85	26	по отч. не пок.	298	329	556	394	538	4.273	4.354
	шпалы		559		504	343	458	553	631	758	778	872		1008	1.201	1.216	1.190	213	170	1.142	1.151	883	1.748	2.158	2.224	10.209	11 459
	балласт		368		108	146	125	169	132	158	149	106		110	170	107	160	5	6	61	122	262	347	420	516	2.020	2.314
	прочее		нет. свед.		нет. свед.	67	38	101	70	87	65	148		126	91	186	84	191	20	264	180	396	412	350	323	1.919	1.411
16	Кап. рем. путевого хозяйства		—		124	317	190	403	392	420	594	—		—	—	—	—	272	208	1.720	1.723	1.309	1.978	1 384	1.305	6.009	6.514
	В том числе:																										
	путь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	44	33	750	650	520	802	689	715	2.003	2.200
	искусств. соор.	—	—	—	—	114	5	98	114	165	236	—		—	—	—	—	67	34	212	256	143	255	245	218	1 044	1.118

№№ по порядку	Наименование работ	1922/23 г. План	1922/23 г. Выполнение	1923/24 г. План	1923/24 г. Выполнение	1924/25 г. План	1924/25 г. Выполнение	1925/26 г. План	1925/26 г. Выполнение	1926 27 г. План	1926 27 г. Выполнение	1927/28 г. План	1927/28 г. Выполнение	1928 29 г. План	1928 29 г. Выполнение	1929 30 г. План	1929 30 г. Выполнение	Особый кв. 1930 г. План	Особый кв. 1930 г. Выполнение	1931 г. План	1931 г. Выполнение	1932 г. План	1932 г. Выполнение	1933 г. План	1933 г. Выполнение	ВСЕГО План	ВСЕГО Выполнение
	земляное полотно	По отчетам данных не имеется	—	—	—	20	—	33	—	45	50	—	—	—	—	—	—	10	7	51	68	30	41	80	54	269	220
	здания		—	—	124	220	166	237	254	166	244	—	—	—	—	—	—	127	125	615	731	556	831	360	316	2.414	2.811
	прочее		—	—	—	14	19	35	24	44	44	—	—	—	—	—	—	24	9	92	18	60	49	10	2	279	165
17	Устройства связи		—	—	22	—	15	19	39	46	30	39	3	110	94	575	149	496	123	по отч. не выдел.	445	954	867	858	1.069	3.134	2.890
18	Жилстроительство		907		221	149	150	312	521	367	368	490	72	528	468	1 745	860	1.054	371	1.026	833	5.200	3.742	3.170	3.568	15.149	12.735
19	Коммунальное строительство		—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84	65	84	65
20	Подсобные предприятия		—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	186	—	—	—	—	75	162	75	348
21	Охрана труда		—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	32	31	104	42	98	151	334	312	338	269	176	110	1.082	915
22	Хоз.-матер. склады		1	4	—	28	—	17	—	45	—	2		67	152	155	51	118	82	62	23	75	56	57	28	567	516
23	Строительство по подготовке кадров		—	—	—	—	—	—	—	72	70	—	—	—	—	30	27	—	—	—	—	—	—	326	304	428	401
24	Фонд улучшения труда и быта		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	446	357	446	357
25	Механич. оборудование		—	—	—	—	12	179	123	36	44	87	6	59	42	33	36	18	5	—	—	228	147	252	239	904	713
26	Приобрет. и кап. рем. подвижн. состава		235	955	756	767	894	1.381	1.506	1.578	1.657	1.564	1.4	1.741	1.624	1.999	1.689	1.120	846	651	2.213	9.243	8.866	4.773	4.335	26 007	26.083
27	Весовое депо		11	—	—	—	6	—	—	30	—	—		35	27	55	6	—	—	12	—	39	36	49	65	237	151
28	Устан. сильного тока		—	—	—	—	—	47	58	99	113	177	1	170	93	263	140	152	34	223	69	584	1.057	179	190	1.894	1.953
29	Кар. помещ. для охраны		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	30	15	20	53	—	20	601	907	304	520	695	694	1.650	2.209
30	Прочие работы		179	—	25	10	269	240	266	156	132	432	4	1.204	939	1.240	596	927	377	2.699	3 171	2.103	2.349	2.524	2.292	11.761	11.010
31	Электрификация		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	325	314	325	314
	Итого	3.304	3.304	2.881	2.682	4.091	4 923	5 451	5.245	5.385	5.562	6.576	6 7	7.485	7.204	14 644	9.173	8.607	4.970	16.480	18.064	33.699	36,857	30.823	29.982	139.436	136.714
	Перенос трассы	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14.416	6,508	10.564	25 200	24.980
	Лечебное строительство	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	424 [1]	614 [1]	—	—

В сумму 30.823 т. р. по плану 1933 года не вошли:

1. 7.641 т. р. — приобретен
2. 529 „ „ — конвенцио
3. 151 „ „ — стоимость р
4. 345 „ „ — стоимость р

Всего 8.666 т. р. — не прошедши

Таким образом, план работ по капвложениям за 1934 год будет 39.489 т. р., а с р
по капвложениям за 1933 год выразится (без работ по переносу трассы) в сумме 39.821 т. р
сумма по плану капвложений за весь период 1922/23 — 1933 годы без работ по перенос
работ по переносу трассы—146.653 т. р., а с работами по переносу трассы—176.533 т. р.

нового подвижного состава.
ый осмотр вагонов.
от по ветвям СТО.
бот, не включенных в план дороги.

по отчету.

ботами по переносу трассы — 45.997 т. р. С введением аналогичных коррективов расход
а с работами по переносу трассы — 50.385 т. р. В соответствии с этими коррективами общая
будет — 148.102 т. р., а с работами по переносу трассы 173.302 т. р. и по выполнению — без

1/I—33 г. 923 т. р.

[1]) По объектам работ, произведшим в 1933 г., по лечебному строительству израсходовано

ТРУД

Наиболее молодая отрасль статистики на транспорте это — статистика труда и заработной платы.

Развивавшийся только после 1922 года учет труда и заработной платы из года в год менялся, подчиняясь различным целям то демографическим, то финансовым. Наряду с этим менялись и основные понятия в транспортном учете и организационные формы транспорта. Переход от сметы к промфинплану, изменение понятия кредитов, переход целых отраслей хозяйства из службы в службу и, наконец, коренная реорганизация управления транспортом в 1930 году и 1932 году, все это не дает возможности осветить вопросы труда и заработной платы на железных дорогах со всей подробностью на протяжении десятилетнего периода. Мало того, некоторые вопросы в учетном отношении возникли только за последние 3 — 5 лет, как, например, учет труддисциплины.

Поэтому вопросы труда освещаются в данном сборнике только в той части, где они сопоставимы на протяжении более или менее длительного периода. Основным источником составления явились ежегодные сборники НКПС'а.

Статистика труда на железнодорожном транспорте делится на следующие основные виды: 1. Численность рабсилы. 2. Заработная плата. 3. Использование рабочего времени. 4. Вопросы труддисциплины и 5. Производительность труда.

По этим видам и приводится цифровой материал в настоящем сборнике.

1. Численность рабочей силы

Общее наличие рабочей силы на Мурманской железной дороге за десятилетие 1924—1933 гг., увеличившееся на 87%, дает неравномерный рост по годам. В первые три года десятилетия наличие рабсилы дает резкий скачок, особенно в 1925—26 году, в связи с усиленной деятельностью подсобных предприятий Желлеса и Желрыбы, и отсюда увеличение в 3 раза к 1928—29 году рабсилы прочих Служб (за исключением основных).

Изъятие указанных предприятий из ведения Мурманской железной дороги в 1929 и 1930 году является причиной резкого снижения наличия рабсилы. Но усиленное строительство в 1930 году дает вновь скачок вверх на 5,5 тысяч человек. Рост от 1931 года к 1932 году вызван присоединением участков Тихвин — Череповец и Будогощь — Овинище.

Общий рост эксплоатационной деятельности железной дороги вызывал соответственный рост рабсилы, непосредственно связанной с движением.

Необходимо отметить, что рост относительной величины рабсилы в период 1925/26—1931 гг., протекал по Мурманской железной дороге более медленным темпом, чем по всей сети дорог, что видно из среднего числа работников, приходящихся на один километр эксплоатационной длины по дороге и по сети (вместе со строительной рабсилой):

	1925—26	1931
Мурманская железная дорога . .	13,8	14,2
Сеть	16,4	18,9

Эта величина по Мурманской железной дороге в 1931 году ниже сетевой на 16%.

Что касается распределения рабсилы по Службам и колебания ее по годам, то оно в значительной степени носит условный характер. Служба Тяги, за эти годы впитала в себя сильные токи из Службы Связи и Водоснабжение из Пути.

Этим и объясняется менее значительный рост по пути и даже уменьшение рабсилы по Службе Связи.

Изменения рабсилы по отдельным профессиям совершенно аналогичны общим данным: прямая производственная рабсила дает рост в два раза. Характерно, что наименее значительный рост дают профессии, относящиеся к категории служащих (счетоводы, телеграфисты и т. п.).

Большим колебаниям подверглось участие женщин в производстве. В среднем по постоянным работникам женский труд до 1929 года, хотя и незначительно, но вытесняется. Если в 1924 году участие женщин составляло 10,5%, то в 1929 году—8,2%. Особенно по прочим Службам, где доля участия упала с 14,7% в 1925 году до 2,2% в 1929 году. Повидимому, объяснения к этому следует искать в том, что женский труд особенно большое применение имел в подсобных предприятиях и с их отходом от дороги упало и участие женского труда. Но все же из дорог сети Мурманская железная дорога является одной из передовых по внедрению женского труда: при средне-сетевом проценте участия в 1926 г. 8,5%, Мурманская ж. д. имела в 1925 г. 10,4% женщин в составе постоянных работников. В 1932 году учет по полу и возрасту меняется, охватывая все кредиты, кроме строительства, и здесь уже намечается тенденция к увеличению участия женского труда.

Использование рабочего времени

Общее использование рабочего времени определяется распределением числа дней в году на число явок и неявок на работу.

Начиная с 1923/24 года общее число явок постепенно уменьшается с 279,22 до 255,54 дней в 1927/28 году и затем вновь повышается к 1932 году.

Соответственно с этим сначала увеличивается, а затем уменьшается и число неявок.

Положительным изменениям подвергаются неявки по болезни и неуважительным причинам, постепенно понижаясь к 1933 году. В связи же с переходом на 5-дневную неделю с 1930 года резко возрастает число дней отдыха, доходя к 1933 году до 69,7 дней.

Характеристика служб в отношении использования рабочего времени слишком скудна до 1926/27 года и затем в 1930 и 1931 году. Учета по службам не было и в 1932 году, характеризуется только Тяга и Эксплоатация, так как учет велся по группам профессий: по Тяге — паровозные бригады и рабочие по ремонту, а по Эксплоатации — поездные бригады. Наименьшее число явок и одновременно худшие показатели в отношении болезни и неуважительных причин дает Тяга.

Значительно полнее представлено использование рабочего времени бригад. Начиная с 1924/25 года среднее число часов работы бригад растет от 160—166 часов до 182—214 часов в 1933 году.

Сильнее всего это сказывается в отношении паровозных бригад, где число часов работы за 10 лет возросло с 162 до 204. Происходит это за счет работы в сверхурочное время, главным образом на товарное движение, и, считая нормальный рабочий месяц в 168 часов, число сверхурочных часов за последние годы составило за 1931—25 часов, 1932 год—39 и 1933—36 часов. Объяснение этому следует искать в недостаточности контингентов. Если же взять фактическое использование по сравнению с обще-сетевыми данными в 1931 году то видно, что использование рабочего времени паровозных бригад на Мурманской железной дороге сравнительно лучше, чем в среднем по сети.

	% работы с поездами от общего числа часов работы	
	Пассажир.	Товарн.
Сеть	87,5	85,4
Мурманская	90,3	89,0

Особенно резко выделяются машинисты и смазчики в товарном движении, где число часов работы достигло в 1933 году до 213—214 часов.

Несоответствие динамики числу часов дает средний пробег одного работника. Давая колебания то в ту, то в другую сторону, средний пробег все же заметно улучшался до 1931 года, достигнув по машинистам 1 833 *км*, кондукторам 2 207 и товарным смазчикам 1 901 *км*. В 1931 году пробег по первым двум категориям падает и затем опять дает увеличение в 32-м и 1933-м году.

Если рассматривать средние пробеги в час, то резко выделяются машинисты товарного движения, где часовая производительность падала с 11,4 километра до 8,3 километра в 1931 году и только в 1932 и 1933-м году она достигает величины 1927—1929 года.

По остальным же категориям часовая производительность за десятилетие возрастает.

Заработная плата и производительность труда

Начиная с 1923/24 года средняя заработная плата неуклонно растет и достигает в 1933 году цифры 166 рублей 12 копеек, увеличившись на 270%. Рост по отдельным службам представляется в следующем виде:

	Всего по дороге	Упр.	Служба пути	Служба тяги	Служба движен.	Служба связи	ХМО
1923/24	45,44	64,51	31,67	56,53	43,43	42,88	30,79
1933	166,12	261,11	132,87	201,43	146,59	166,61	135,62
1933 год в %% к 1923/24 году .	366,00	405,00	420,00	356,00	310,00	389,00	440,00

Наибольший рост заработной платы дает Служба Пути, ХМО и Управление дороги и наименьший — Служба Движения.

Производительность труда за десятилетие дает сильный рост с провалом в 1927/28 году, когда сокращение перевозок произошло в большей степени, чем рабочей силы. Но сразу же вслед за этим производительность труда возрастает с 79,1 в 27/28 году до 118,5 тыс., *т-км.* в 1928/29 году.

Сопоставляя рост производительности труда с ростом заработной платы, мы получим вполне благоприятную динамику: производительность труда обгоняла рост заработной платы.

Принимая 1923/24 год за 100%, 1932 год составит:

По средней зарплате	370
По производительности труда	424

В отношении системы оплаты труда в течении десятилетия произошли сильные перемещения, в особенности по основным формам оплаты — повременной и сдельной. В 1923/24 году повременная оплата занимала в общем заработке 76%, сдельная же всего 7%. В 1933 г. участие сдельной системы возросло до 56% и соответственно участие повременной упало до 29%. Сверхурочные в 1923/24 году составляли 7%, постепенно снижаясь до 0,8% в 1929 году; начиная же с 1930 года сверхурочные вновь возрастают до 8,4% в 1932 году и только 1933 год дает некоторое снижение.

Наибольшее развитие сдельная система получила по хозяйственно-материальному Отделу, где за десятилетие участие ее возросло с 8,1% до 85,88%.

Сильно возросло также применение сдельной системы по Службе Пути с 2% в 1923/24 году до 58% в 1933 году.

По Тяге в начале десятилетия доля сдельной системы возросла с 20,1% в 23/24 году до 34,9% в 1925/26 году, а затем к 1929 году упала до 11,1% и только 1932 и 1933 гг. дают возрастание сдельной системы. Больше всего повременная система сохранилась в Службе Связи, где она составляет 71% в 1933 году.

Особняком стоит участие в зарплате откупной системы и сверхурочных. Откупная система в среднем по дороге, не превышая одного процента в средине десятилетия, наблюдалась только в службе Тяги, где она составляла 2,5% и только после запрещения ее она исчезла в зарплате совершенно. Сверхурочная же оплата за последние два года особенно развита в Тяге и Движении.

Трудовая дисциплина

Учет трудовой дисциплины довольно позднего происхождения, с 29 года, и сведения о ней даются, начиная с 1930 года.

Трудовая дисциплина на железно-дорожном транспорте характеризуется числом наложенных взысканий с распределением по видам их.

До 1932 года число взысканий растет, достигая 21-го взыскания на 100 работников, и только последние три квартала 1933-го года дают снижение. Наиболее крупную роль во взысканиях играют выговоры и увольнения, занимая до 90% всех взысканий. 25—30% взысканий накладываются за нарушение в использовании рабочего времени (опоздания, прогулы и т. д.), значительную долю занимают также нарушения правил технической эксплоатации и порча паровозов.

Обеспеченность жилой площадью

Наряду с ростом рабсилы на дороге растет и жилой фонд. Первые сведения относятся к 1926 году и с этого времени жилой фонд почти удвоился.

Средняя обеспеченность жилплощадью в 1933 году осталась на уровне 1926 года, с повышением в 1928—1930 году. Обеспеченность жилой площадью на Мурманской железной дороге все же ниже, чем по сети, где обеспеченность на 1/I—31 года составляла 5,9 *кв. м.*

В отличие от средне-сетевого положения нужно отметить, что на Мурманской железной дороге в помещениях дороги проживает 50% работников, в то время как в среднем по сети процент проживающих в домах дорог составляет 20—25%, что объясняется главным образом малонаселенностью района Мурманской дороги.

Таблица № 1

Таблица № 1.

НАЛИЧИЕ РАБОЧЕЙ СИЛЫ

ГОДЫ	Всего по дороге				Тяга				Путь				Движение				Связь				ХМО				Прочие			
	Всего		В т. ч. за счет эксплоат. кредит.		Всего		В т. ч. за счет эксплоат. кредит.		Всего		В т. ч. за счет эксплоат. кредит.		Всего		В т. ч. за счет эксплоат. кредит.		Всего		В т. ч. за счет эксплоат. кредит.		Всего		В т. ч. за счет эксплоат. кредит.		Всего		В т. ч. за счет эксплоат. кредит.	
	Всего работников	Времен. и сезонных	Всего работников	В т. ч. времен. и сезонных	Всего работников	В т. ч. времен. и сезонных	Всего работников	В т. ч. времен. и сезонных	Всего работников	В т. ч. времен. и сезонных	Всего работников	В т. ч. времен. и сезонных	Всего работников	В т. ч. времен. и сезонных	Всего работников	В т. ч. времен. и сезонных	Всего работников	В т. ч. времен. и сезонных	Всего работников	В т. ч. времен. и сезонных	Всего работников	В т. ч. времен. и сезонных	Всего работников	В т. ч. времен. и сезонных	Всего работников	В т. ч. времен. и сезонных	Всего работников	В т. ч. времен. и сезонных
На 1/X-24	19.421	4.815	16.071	2.943	—	—	4.763	462	—	—	4.431	1.153	—	—	3.438	492	—	—	1.205	257	—	—	779	79	—	—	1.455	500
24—25...	18.780	4.992	14.553	2.619	[1] 4.691	760	4.691	760	[1] 5.034	1.304	4.062	779	[1] 2.877	623	2.874	623	[1] 1.231	208	1.014	201	[1] 843	189	742	109	[1] 4.104	1 908	1.170	147
25—26 ..	24 275	7.386	17 032	4.425	[1] 6.236	1 490	6.214	1.487	4.599	1.236	4 325	1.017	3.238	939	3.234	938	1.139	449	1.092	411	983	486	817	320	8.080	2.786	1.350	252
26—27...	17.537	7.668	18.888	2.762	6.123	8	6.096	—	5.924	2.107	5.489	1.788	3.457	85	3.450	85	1.119	88	1.010	34	1 687	888	1.602	855	9.227	4 492	1.241	—
27—28...	28.248	10.069	17.152	2.144	2.683	119	5.595	119	7.011	3.093	5.114	1.363	3.177	99	3.124	87	1.049	141	958	110	1.204	407	1.181	406	10.124	6.210	1.180	53
29—29...	29.838	11.628	16.064	2.078	5.434	149	5.244	149	7.262	3.446	5.158	1.559	3,155	191	3.097	190	933	125	846	110	899	213	587	41	12.155	7.504	1.132	23
30...	23.851	6.614	17.972	3 045	у ч е т а	п о	с л у ж	б а м	н е	б ы л о	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31...	29.461	8.270	22.582	3.039	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32...	34.849	8.954	24.411	3.229	9.378	370	8.583	—	8.160	2.922	4.942	—	6.985	354	6.870	—	770	80	713	—	1.566	452	611	—	7.990	4.776	2.692	—
33...	36.481	7.614	23.120	—	10.022	231	8.837	—	7.947	2.386	5.023	—	7.805	262	6.966	—	900	87	767	—	1.696	278	491	—	8.111	4.370	1.035	—

Таблица № 2.

Состав работников жел.-дор. транспорта за счет всех кредитов по полу и возрасту (без случайно—поденных)

ГОДЫ	Управл. и Правл. всех служб					Служба Тяги (линия)					Служба Пути (линия)					Служба Движения				
	ВСЕГО	В том числе в %%				ВСЕГО	В том числе в %%				ВСЕГО	В том числе в %%				ВСЕГО	В том числе в %%			
		Взрослых		Подростков			Взрослых		Подростков			Взрослых		Подростков			Взрослых		Подростков	
		Мужчин	Женщин	Мужчин	Женщин		Мужчин	Женщин	Мужчин	Женщин		Мужчин	Женщин	Мужчин	Женщин		Мужчин	Женщин	Мужчин	Женщин
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
1922/1923	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
На 1 окт. 1924 г. [1]) .	1.052	67,1	32,5	0,2	0,2	4.354	85,6	5,3	9,0	0,1	4.069	87,5	11,2	1,3	0,0	3.120	94,1	5,9	—	—
На 1 окт. 1925 г. [1]) .	1.261	70,4	29,2	0,3	—	3.772	84,3	5,9	9,7	0,1	3 571	89,2	9,7	1,1	0,0	2 275	92,5	7,5	—	—
На 1 января 1926 г. .	1.402	69,2	30,6	0,1	0,1	5.366	86,9	6,5	6,5	0,1	2.697	91,1	8,3	0,5	0,1	2.658	92,9	7,1	0,0	—
На 1 января 1927 г.	1.385	69,0	20,5	0,2	0,2	5.801	84,1	6,4	8,1	1,4	3.557	90,9	8,2	0,8	0,1	2.761	92,5	7,5	0,0	—
На 1 окт. 1928 г. . .	621	69,9	30,1	—	—	5 088	87,4	6,6	6,0	—	6 127	90,0	8,3	1,7	—	3.027	93,6	6,4	—	—
На 1 окт. 1929 г. [1]) .	602	68,3	31,7	—	—	4 965	89,0	6,5	4,5	—	7.250	91,1	7,7	1,2	—	3.289	94,2	5,8	—	—
На 1 авг. 1932 г. . .	1.466	69,85	29,47	0,14	0,54	9.763	87,46	9,42	2,68	0,54	7.715	78,21	20,87	0,39	0,33	7.572	88,87	8,15	2,81	0,17
На 1 июля 1933 г. .	1 057	70,01	28,95	0,66	0,38	8.827	85,8	10,83	2,84	0,53	8.625	79,81	19,61	0,39	0,1	8 043	89,49	10,27	0,2	0,04

[1]) Экстраполированный кредит.

ГОДЫ	Служба Связи					Служба Материальная					Службы Прочие (линия)					В С Е Г О				
		В том числе в % %					В том числе в % %					В том числе в % %					В том числе в % %			
		Взрослых		Подростков			Взрослых		Подростков			Взрослых		Подростков			Взрослых		Подростков	
	ВСЕГО	Мужчин	Женщин	Мужчин	Женщин	ВСЕГО	Мужчин	Женщин	Мужчин	Женщин	ВСЕГО	Мужчин	Женщин	Мужчин	Женщин	ВСЕГО	Мужчин	Женщин	Мужчин	Женщин
1	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41
1922/1923	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
На 1 окт. 1924 г. [1] .	1.083	72,9	24,8	1,5	0,8	643	86,0	13,5	0,3	0,2	680	99,4	0,6	–	—	15.011 [1]	86,3	10 5	3,1	0,1
На 1 окт. 1925 г. [1] .	885	76,9	21,2	1,1	0,8	350	87,8	11,6	0,4	0,2	1.812	84,9	14,7	0,8	0,1	14.129 [1]	85,4	11,5	3,0	0,1
На 1 января 1926 г. .	938	78,8	20,5	0,6	0,1	673	90,7	8,9	0,2	0,2	2.549	85,4	11,0	1,8	1 8	17 248	86,9	10.4	2,4	0,3
На 1 января 1927 г. .	957	79,5	18,9	1,4	0,2	608	90,0	9,9	—	0,1	3.242	84,9	15,1	—	—	18 311	85,7	11,0	2,8	0,5
На 1 окт. 1928 г. . . .	857	82,7	17,2	0,1	—	518	93,4	6,6	—	—	133	76,9	8,9	—	14,2	16.385	88,7	8,7	2,5	0,1
На 1 окт. 1929 г. [1]	772	81,3	18,4	0,3	—	504	94,0	6,0	—	—	92	97,8	2,2	—	—	17.474	90,0	8,2	1,8	—
На 1 авг. 1932 г. . .	869	66,83	31,76	0,92	1,49	1.665	89,91	9,91	—	0,18	698	81,38	17,76	—	0,86	29.748	83,94	13,97	1,7	0,43
На 1 июля 1933 г. . .	975	60,11	35,68	2,38	1,43	1.564	87,08	11,0	1,73	0,19	1.294	64,6	3,79	23,34	8,27	30.395	82,9	14,29	2,2	0,61

[1] Эксплоатационный кредит.

Число работников жел.-дор. транспорта по профессиям (все кредиты)

№№ по порядку		1/X 1924 г.	1/X 1925 г.	1/X 1926 г.	1/X 1928 г.	1/X 1929 г.	1/VIII 1932 г.	1/VI 1933
1	Артельные старосты	315	304	301	304	306	449	
2	Бухгалтера	—	14	18	53	36	174	
3	Весовщики	60	65	66	63	65	326	
4	Дежурные депо	9	—	—	18	14	41	
5	Десятники	54	50	55	27	21	132	
6	Диспетчера	22	26	25	19	28	162	
7	Дор. мастер. стар	—	3	9	9	8	16	
8	Дорожн. мастера	108	99	101	101	94	138	
9	Дровоклад и угольщ.	—	308	346	258	—	—	
10	Зав. конторой	—	22	28	8	11	33	
11	Зав. склад. магаз.	9	43	45	11	9	54	
12	Зав. электр. станц.	—	9	10	10	11	14	
13	Запасные агенты	22	9	8	15	34	68	
14	Инженеры старш.	10	17	8	28	23	—	
15	„ техн. занятий	17	19	27	36	19	267	
16	Кассиры всех касс	40	35	39	95	90	106	
17	Кладовщики	29	21	52	48	5	54	
18	Кондуктора главн.	188	182	171	183	204	386	
19	„ старш.	—	159	159	181	214	352	
20	„ младш.	492	437	556	562	795	1.313	1.
21	„ багажн.	19	43	57	40	41	29	
22	Конторщики технич.	75	105	84	68	53	107	
23	„ коммерч.	20	29	42	27	31	97	
24	Кочегары паровоз.	551	496	536	402	540	923	
25	„ водокачек	31	13	11	11	9	19	
26	„ депо	—	75	77	77	67	141	
27	„ электростанц.	—	24	30	20	16	33	
28	Котельщики	40	63	83	35	40	90	
29	Кровельщики	33	57	45	42	52	22	
30	Кузнецы	53	59	61	45	39	80	
31	Маляры	45	80	79	115	71	79	
32	Мастера мостовые	9	—	8	9	9	13	
33	Машин. водокачек	83	90	80	70	64	168	
34	Помощники их	—	28	47	61	65	7	
35	Машинисты паровоз.	450	417	356	357	397	878	
36	Помощники их	453	436	416	383	473	1.211	1.
37	Машинисты наставники	4	4	4	5	3	25	
38	Маш. проч. станц. уст.	23	3	5	12	8	8	
39	Машин. электростанц.	—	44	43	45	37	58	
40	Помощники	—	10	15	13	16	14	
41	Медники	18	24	21	13	11	33	
42	Молотобойцы	52	58	72	50	47	68	
43	Монтеры и электромонтеры	63	100	96	97	91	227	

Таблица № 3.

№№ по порядку		1/X 1924 г.	1/X 1925 г.	1/X 1926 г.	1/X 1928 г.	1/X 1929 г.	1/VIII 1932 г.	1/VIII 1933 г.
44	Наблюдат. метеорологическ. станций	—	—	—	8	—	—	5
45	Нач. участков	28	20	20	23	23	59	47
46	Помощники их	24	41	42	41	36	36	15
47	Нач. станц. и ост. пун.	93	103	105	98	100	207	216
48	Помощники их	326	337	339	373	377	705	629
49	Осмотрщики вагонов	119	134	131	220	—	247	381
50	Печники	45	41	37	75	96	90	71
51	Плотники	195	34	207	219	376	418	302
52	Промывальщ. паровозов	10	30	10	12	—	32	22
53	Проводн. ваг. и истопн.	199	245	247	276	269	457	695
54	Раздатчики	23	4	2	36	—	—	—
55	Рем. рабоч. стар.	—	306	299	289	148	361	365
56	Ремонтн. рабочие	2.018	2 009	1.646	3.299	4 274	4.205	3.568
57	Руковод. школ ученич.	—	11	15	22	—	—	91
58	Сверлильщики	15	8	13	7	8	—	—
59	Стрелочники	670	667	684	770	788	1 991	1.965
60	Смазчики	342	336	330	387	490	890	988
61	Смотрители зданий	9	9	9	8	9	23	14
62	Помощники их		4	7	8	12	2	—
63	Слесаря	542	818	803	549	610	1.264	1.439
64	Слесаря весовые	—	3	15	7	16	—	5
65	Слесаря мостовые	—	4	5	5	2	4	6
66	Составители поездов	60	64	63	66	56	191	194
67	Столяры	43	195	74	79	41	93	59
68	Строгальщ. металл.	—	12	16	6	4	23	29
69	Сторожа путевые	244	—	310	70	74	422	695
70	„ станционные	133	33	106	85	75	—	—
71	„ конд. пом. и выз. к бриг.	—	38	82	77	60	—	—
72	Сторожа переездные	85	50	59	60	60	111	92
73	„ мостовые	38	72	36	38	36	59	41
74	„ конд. склад. и пр.	—	43	80	165	154	—	—
75	Сцепщики	65	72	60	67	56	200	222
76	Счетоводы	226	355	425	350	358	444	446
77	Табельщики	15	118	138	120	112	155	161
78	Телеграфисты старш.	74	50	37	27	52	39	31
79	Телеграфисты	287	347	274	212	187	284	293
80	Телефонисты	38	57	59	56	54	84	114
81	Техники	37	49	31	50	59	218	175
82	Токаря по металлу	64	83	82	53	50	153	101
83	Чернорабочие	808	707	485	1.350	682	1.950	1.264
84	Чертежники	6	40	25	11	10	140	—
85	Чистильщ. и уборщ. ваг.	—	21	48	59	—	6	—
86	Шоферы и их помощн.	—	9	94	10	11	—	10
87	Электромеханики	65	—	65	45	52	—	131

Таблица № 4.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ

Годы	Всего по дороге							Тяга							Путь						
	Всего явок на работу	В том числе простойных дней	Всего неявок	Распределение неявок				Всего явок на работу	В том числе простойных дней	Всего неявок	Распределение неявок				Всего явок на работу	В том числе простойных дней	Всего неявок	Распределение неявок			
				Очередные отпуска	Праздничные и свободные дни	По болезни	По неуважительным причинам				Очередные отпуска	Праздничные и свободные дни	По болезни	По неуважительным причинам				Очередные отпуска	Праздничные и свободные дни	По болезни	По неуважительным причинам
1923—24	279,22	—	85,78	19,71	48,18	9,49	2,19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1924—25	269	—	96,0	27,7	49,27	10,2	2,19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1925—26	264,6	—	100,4	24,45	55,84	11,68	1,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1926—27	264,1	—	100,9	21,7	59,8	9,4	1,7	260,3	—	104,7	22,4	60,6	12,8	2,4	267, 9	—	97,1	29,6	53,0	7,8	2,1
1927—28	255,54	0,25	104,46	35,52	54,11	9,41	1,17	247,76	0,25	112,24	36,52	52,23	13,41	1,65	256,94	—	103,06	35,29	55,53	8,47	0,7
1928—29	266,71	0,14	98,29	22,48	59,89	10,46	0,55	260,68	0,22	104,32	21,06	58,62	14,49	1,00	263,03	0,18	101,97	29,54	58,98	8, 4	0,49
IV кв. 1929 г.	69,5	—	22,55	4,0	15,25	2,4	0,05	68,8	—	23,2	3,2	14,6	3,8	0,1	68,7	—	23,3	5,0	15,4	2,2	0,05
1930	261,63	0,04	98,37	18,53	68,47	8,35	1,03	учета по служебам не было													
1931	268,56	0,35	96,09	17,97	67,69	7,47	1,28	учета по служебам не было													
1932	265,40	4,1	99,6	18,37	65,86	7,4	1,0	261,5	7,14	103,5	20,7	67,4	12,14	1,0	учета не было						
1933	265,6	2,27	94,4	16,16	69,7	6,6	0,22	212,45	3,36	147,55	17,0	77,16	8,39	0,37	272,1	0,11	87,9	9,69	63,76	5,58	0,12

Продолжение

Годы	Эксплоатация							Связь							ХМО						
	Всего явок на работу	В том числе простойных дней	Всего неявок	Распределение неявок				Всего явок на работу	В том числе простойных дней	Всего неявок	Распределение неявок				Всего явок на работу	В том числе простойных дней	Всего неявок	Распределение неявок			
				Очередные отпуска	Праздничные свободные дни	По болезни	По неуважительным причинам				Очередные отпуска	Праздничные и свободные дни	По болезни	По неуважительным причинам				Очередные отпуска	Праздничные и свободные дни	По болезни	По неуважительным причинам
1923—24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1924—25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1925—26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1926—27	263,2	—	101,8	22,8	68,0	6,8	1,4	257,6	—	107,4	30,4	63,6	9,3	0,1	263,3	—	101,7	27,5	62,1	7,9	0,9
1927—28	269,63	—	90,35	26,82	53,05	6,82	0,25	232,67	—	127,33	71,29	47,52	8,00	0,25	260,94	—	99,06	33,41	54,82	10,59	—
1928—29	278,35	—	86,65	13,06	62,74	9,17	0,2	270,16	—	94,84	25,37	60,55	6,78	0,03	277,37	—	87,63	18,21	62,83	5,62	0,35
IV кварт. 1929 г.	73,7	—	18,3	1,6	15,5	1,0	0,02	71,7	—	20,3	3,8	15,4	0,4	—	72 4	—	19,6	2,2	16,4	0,95	—
1930	у	ч	е	т	а	по		с	л	у	ж	б	а	м	не		б	ы	л	о	
1931	у	ч	е	т	а	по		с	л	у	ж	б	а	м	не		б	ы	л	о	
1932	274,8	1,2	90,2	17,1	63,0	7,3	1,0	у	ч	е	т	а	не		б	ы	л	о			
1933	298,9	2,68	61,1	14,43	61,89	5,11	0,15	264,6	1,07	95,4	19,11	70,78	5,19	0,06	—	—	—	—	—	—	—

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ БРИГАД

Таблица № 5.

ГОДЫ	Число часов работы в месяц на одного работника									Средний пробег одного работника в месяц в километрах								
	Машиниста				Главн. кондуктора			Смазчика		Машиниста				Главн. кондуктора			Смазчика	
	Во всех видах движения	В пассажирском движении	В товарном движении	В маневровом движении	Во всех поездах	В пассажирском движении	В товарном движении	В пассажирском движении	В товарном движении	Во всех видах движения	В пассажирском движении	В товарном движении	В маневровом движении	Во всех поездах	В пассажирском движении	В товарном движении	В пассажирском движении	В товарном движении
1923—24	—	—	—	—	—	—	—	Учета не было		—	—	—	—	—	—	—	Учета не было	
1924—25	162	166	161	162	160	162	160			1.758	2.355	1.840	1.215	1.834	3.142	1.592		
1925—26	169	170	170	170	184	176,7	186			1.829	2.935	1.893	995	2.089	3.231	1.842		
1926—27	180	182	176	192	174	163	177			1.654	3.090	1.693	930	2.073	3 829	1.732		
1927—28	177	176	177	176	164	160	165	156	163	1 655	3.350	1.634	892	2.048	3 880	1.748	3.756	1.566
1928—29	182	176	183	180	176	164	178	153	178	1.668	3.012	1.654	887	2.062	3.354	1.859	3.619	1.788
IV квартал 1929 г.	178	176	177	182	180	171	182	158	182	1.732	3.379	1.701	864	2.079	3.962	1.778	3.332	1.891
1930	188	180	191	184	178	178	178,3	—	176	1.833	3.370	1.814	913	2.207	4.137	1.840	—	1.901
1931	193	185	195	191	174	170	175	172	187	1.592	2 932	1.625	878	2.045	3.800	1 720	4.285	1.983
1932	207	193	213	200	195	175	199	—	—	1.844	3.333	1.907	1.020	2.419	4.231	2.073	—	—
1933	204	187	213	193	195,4	182	198	176	214	2.176	3.340	1.938	970	2 609	3.956	2.235	4 262,4	2.222

ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА ВСЕХ РАБОТНИКОВ

ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА ВСЕХ РАБОТНИКОВ

ГОДЫ	Всего по дороге							Управление							Служба тяги						
	Средний месячный заработок 1 работника	Распределение заработной платы по видам ее в %%%						Средний месячный заработок 1 работника	Распределение заработной платы по видам ее в %%%						Средний месячный заработок 1 работника	Распределение заработной платы по видам ее в %%%					
		Повремен.	Сдельная и повремен.—сдельн.	Откупная	Сверхурочн.	Очередн. отпуска	Прочие		Повремен.	Сдельная и повремен. сдельн.	Откупная	Сверхурочн.	Очередн. отпуска	Прочие		Повремен.	Сдельная и повремен.—сдельн.	Откупная	Сверхурочн.	Очередн. отпуска	Прочие
1922—23 .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23—24 . .	45—44	75,64	7,22	—	6 87	—	—	64—51	93,34	1,64	—	1,22	—	—	56—53	53,22	20,14	—	9,65	—	—
24—25 . .	58—52	53,0	18,4	—	1,6	6,4	20,6	76—73	42,6	2,5	—	0,8	1,8	52,3	69—22	42,2	33,2	—	1,0	7,1	15,6
25—26 . .	75—23	47,8	19,0	—	2,1	7,0	24,1	103—10	33,8	2,5	—	1,2	4,5	58,0	85—21	39,7	34,9	—	2,2	6,9	16,3
26—27 . .	83—57	43,1	32,0	—	1,9	7,0	16,0	108—93	36,8	6,0	—	0,4	4,2	52,6	96—53	67,9	7,6	—	0,8	8,8	14,9
27—28 . .	89—83	55,8	32,3	0,7	0,8	8,1	2,3	119—87	83,2	—	—	—	—	—	102—19	70,0	12,9	1,6	—	—	—
28—29 . .	98—47	55,7	34,5	0,9	0,8	5,8	2,3	126—38	—	—	—	—	—	—	117—44	74,6	12,0	2,4	0,7	—	—
1929 . . .	102—84	56,71	35,04	0,92	0,8	3,66	2,69	135—52	93,52	5,28	—	—	0,57	0,73	120—29	79,02	11,08	2,54	0,70	3,94	2,72
1930	108—37	58,4	33,2	0,9	1,8	4,8	1,9	Учета по служебе было													
1931 . . .	118—04	36,26	48,2	1,09	5,74	6,08	2,59	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1932	152—32	45,64	35,24	—	8,41	5,89	4,82	276—68	—	—	—	—	—	—	195—70	33,52	37,05	—	10,53	6,08	12,82
1933	166—12	29,19	55,68	—	6,64	6,27	2,22	261—11	—	—	—	—	—	—	201—43	20,02	56,73	—	9,9	7,89	2,46

Продолжение. Таблица № 6.

ГОДЫ	Служба пути							Служба движения							Служба связи						
	Средне-месячный заработок 1 работника	Распределение заработной платы по видам ее в %%%						Средне-месячный заработок 1 работника	Распределение заработной платы по видам ее в %%%						Средне-месячный заработок 1 работника	Распределение заработной платы по видам ее в %%%					
		Повремен.	Сдельная	Откупная	Сверхуроч.	Очередн. отпуска	Прочие		Повремен.	Сдельная и повремен. сдельн.	Откупная	Сверхуроч.	Очередн. отпуска	Прочие		Повремен.	Сдельная	Откупная	Сверхуроч.	Очередн. отпуска	Прочие
1922—23 . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23—24 . .	31—67	91,12	2 0	—	1,9	—	—	47—33	70,96	—	—	15,2	—	—	42—88	70,0	1,8	—	1,72	—	—
24—25 . .	47—98	60,2	5,8	—	0,5	7,0	26,5	52—95	70,2	10,0	—	3,2	5,7	10,9	53—40	70,6	0,6	—	—	7,9	13,9
25—26 . .	57—73	59,9	4,7	—	0,9	8,6	25,9	72—42	61,5	9,4	—	4,3	6,0	18,8	68—09	66,0	0,6	—	0,4	9,1	23,9
26—27 . .	67—13	—	—	—	—	—	—	84—34	49,2	29,0	—	3,2	6,0	12,6	94—40	73,0	1,0	—	0,2	8,3	17,5
27—28 . .	77—18	69,5	22,7	—	—	—	—	87—04	64,2	26,9	—	—	—	—	99—23	80,6	1,4	—	—	—	—
28—29 . .	81—05	72,9	19,1	—	—	—	—	97—11	61,6	31,6	—	0,9	—	—	103—64	86,0	3,0	—	—	—	—
1929	86—14	69,08	24,48	—	0,82	4,07	1,55	100—19	59,66	34,5	—	1,3	3,43	1,06	105—72	89,19	4,83	—	0,45	3,96	1,57
1930	Учета по службам не было																				
1931	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1932	119—35	51,63	36,65	—	1,73	4,87	5,12	139—19	49,93	27,21	—	11,51	5,68	5,67	154—92	63,09	23,74	—	1,82	6,22	5,03
1933	132—87	35,71	57,97	—	0,62	4,96	0,74	146—59	38,5	15,02	—	8,88	4,13	3,47	166—61	71,11	26,39	—	0,42	1,71	0,37

Продолжение. Таблица № 6

ГОДЫ	Хоз.-Материальный отдел						
	Средне-месячный заработок 1 работника	Распределение заработной платы по видам ее в %%					
		Поврем.	Сдельная	Откупная	Сверхурочн.	Очередн. отпуска	Прочие
1922—23	—	—	—	—	—	—	—
1923—24	30—79	62,34	8,1	—	5,5	—	—
1924—25	52—08	32,0	41,3	—	0,6	5,7	20,4
1925—26	67—19	26,3	34,1	—	1,1	8,2	30,3
1926—27	81—52	35,0	42,3	—	0,8	9,2	12,7
1927—28	83—14	49,1	34,2	—	—	—	—
1928—29	83—96	49,9	40,5	—	—	—	—
1929	88—00	54,19	41,01	—	0,49	3,39	0,92
1930	Учета по Службам не было						
1931	—	—	—	—	—	—	—
1932	130—76	34,38	56,41	—	2 66	5,79	0,76
1933	135—69	4,73	84,88	—	1,65	5,72	2,02

Таблица № 7.

ГОДЫ	Число всех работников на 1 км эксплоатац. длины	Тысяч тонно-километр. на одного работника	
		На одного работника за счет всех кредитов	На одного работника за счет экспл. кред.
1923—24	11,1	37,1	44.8
1924—25	10,7	50,5	65,1
1925—26	13,8	49,8	71,0
1926—27	15,7	60,0	87,5
1927—28	16,0	48,0	79,1
1928—29	16,9	63,8	118,3
1930	13,5	117,3	156,7
1931	16,4	137,8	179,8
1932	14,4	157,6	225,0
1933	15,1	164,7	259,9

Таблица № 8.

СВЕДЕНИЯ О ТРУДОВОЙ ДИСЦИПЛИНЕ

	1930 г.				1931 г.				1932 г.				1933 г.			
	I квартал.	II квартал.	III квартал.	IV квартал.	I квартал.	II квартал.	III квартал.	IV квартал.	I квартал.	II квартал.	III квартал.	IV квартал.	I квартал.	II квартал.	III квартал.	IV квартал.
Всего взысканий	2.350	2.199	3.608	4 283	4.507	4.586	4.919	5.755	6.263	5.477	5 184	6 233	6.449	4.802	4.287	4.646
На 100 работников	9,0	8,3	13,7	16,6	21,1	19,3	19,1	22,7	23,0	17,5	15,9	19,3	20,9	16,2	13,3	14,4
Распределение взысканий по видам:																
Выговоры	2.136	1.955	2.960	—	3.595	3 722	3.804	4.768	4.874	4.229	3.623	3.922	3.620	2.922	2.563	2.532
Аресты	—	—	—	Учета	75	182	325	209	389	320	245	261	366	337	230	370
Смещение на низшую должность	—	—	—	не было	73	69	57	48	74	74	103	120	125	55	90	118
Увольнения	96	188	556	486	369	375	587	531	639	611	760	1.249	2.088	1.211	1 103	1.137
Прочие	118	56	92	Учета	395	238	146	199	297	243	453	681	250	277	301	568
Передано в суд	—	—	—	не было	—	—	—	160	237	388	122	95	46	61	2	17
Распределение взысканий по видам проступков:																
Опоздания, самовольные отлучки, прогулы и отказ от работы	768	1.007	2.340	2 296	2.316	3.430	2.620	2.822	2.614	2.547	2 651	2.720	2.339	1 357	1.263	1.373
Происшествия по вине работн.	—	—	—	—	—	—	—	—	695	347	222	345	447	288	339	277
Порча паровозов, оборудов., недоброкачественный ремонт	173	159	181	141	112	66	79	241	276	173	220	308	386	399	398	399
Нетрезвое состояние на работе	107	141	167	132	147	193	179	148	192	257	147	131	281	161	202	227
Нарушение правил технич. эксплоатации	85	68	103	238	267	219	441	661	422	440	291	670	482	502	453	445
Невыполн. распоряж. админ.	—	—	—	—	90	148	117	275	396	250	272	308	470	406	373	532
Прочее	1.217	824	817	1.476	1 575	1.530	1.483	1.608	1.668	1.463	1.381	1.751	2.044	1.626	1.259	1.472
Из общего числа приходится на Службы:																
Эксплоатации	1 010	1.063	904	Учета	1.674	1 561	2.001	1.682	1.957	1.834	1.245	1.797	1 927	1.370	1.255	1.263
Тяги	887	855	1.000	не	1 663	1.712	1.763	2 733	3.472	2.932	3.050	3 506	3.318	2.414	2.545	2.533
Пути	244	201	—	было	—	—	—	419	533	448	646	708	714	539	287	440
Связи	70	70	—		—	—	—	55	79	84	79	72	105	111	105	144

Связи	70	70	—	было	—	—	—	55	79	84	79	72	105	111	105	144

СВЕДЕНИЯ О НАЛИЧИИ ЖИЛОГО ФОНДА

ГОДЫ	Полезная и жилая площадь, в кв. метрах					Кроме того, занято под жилье				Общее число работников дороги, занимающих помещения	Число членов их семей	Постор. транспорту лица с членами их семей	Кроме того, число раб. дорог в вагонах и землянках с членами их семей	Приходится жилой площади на 1 душу
	Жилые и полезные помещения в собственных домах и зданиях дороги	Будки казармы и полуказармы	Помещения в арендованных дорогой домах	ИТОГО	Жилая площадь, в кв. метрах	Вагоны	Кузова вагонов	Землянки	ИТОГО					
На 1-е января 1926	203.363	4.915	3.191	211.469	143.856	423	—	—	423	9 504	23.760	Учета не было.	820	4,32
На 1-е января 1927	213.587	4.720	3.191	221.498	150.679	583	—	—	583	11 692	29.230		1.110	3,68
На 1-е января 1928	218 811	26.880	34.125	279.816	190 012	148	46	5	199	10.400	24.254		462	5,48
На 1-е Октяб. 1929.	224.763	25.570	—	250.333	199.775	53	10	—	63	9.695	23.528	1.274	251	5,79
На 1-е января 1931	272.338	37.359	26.937	336.634	245.028	38	15	10	63	11.667	26.266	2.915	535	5,99
На 1-е января 1932	301.448	32 152	29.178	362 778	242.128	163	12	7	182	12.291	31.147	934	1.153	5,45
На 1-е января 1933	327.392	45.034	26.664	399 090	267.986	164	18	—	182	17.865	41.435	2 320	755	4,35

ПРОИСШЕСТВИЯ

Приведенный цифровой материал за десятилетие 1923 — 1933 г.г. (таблица № 1) пок зывает прогрессивный из года в год рост количества происшествий (до 1932 года), как в аб лютных цифрах, так и на принятый измеритель (число происшествий при движении на 100 0 поездо-километров). В 1931 году количество происшествий увеличилось против предшествующ года в абсолютном выражении на 103% и на измеритель на 63%. Лишь в 1932 году, по принятия дорогой ряда дополнительных мер, приостановился дальнейший стремительный ро происшествий. Общее количество происшествий в 1932 году снизилось, по сравнен с 1931 годом, на 518 случаев или 8%. Дальнейшее снижение продолжалось в 1933 году, п чем абсолютное число происшествий дало понижение на 10,4% по сравнению с предшествующ годом. Достигнутые в указанном отношении некоторые успехи более наглядно видны при р смотрении измерителя, а именно: в 1931 году — 57,8, в 1932 — 39,5, 1933 году — 32,9 случа на каждые 100 000 поездо-километров.

Среднее количество происшествий в сутки по данным за 10 лет: 8 случаев в сутки, них 2 относимых к категории значительных и 6 маловажных. Соответственно за последнее 3 летие: 15,3 случая в сутки, из них 3,3 значительных и 12 — незначительных.

Для выявления удельного веса отдельных категорий происшествий все случаи разделе в таблице на две основные группы:

1) Разрывы поездов и маневрирующих составов, простые и осложненные сходами столкновениями.

2) Все остальные происшествия. Соотношение этих двух основных категорий по отдельн годам колеблется в значительных размерах: в 1924 и 1925 годах эти категории по количест почти одинаковы и лишь с 1926 года указанная вторая категория происшествий начина в значительной степени превосходить первую: в 1926/27 г. группа „остальные происшестви по количеству превышает на 100% количество происшествий, отнесенных к первой категор В последующие годы, начиная с 1928/29 года, количественная разница еще более усиливает В среднем за десятилетие более важные происшествия составляют 26% от общего количест происшествий. Указанное различие соотношений двух основных групп происшествий с знач тельным повышением удельного веса маловажных происшествий, начиная с 1928 года, обус вливается постепенным и неуклонным уточнением учета всех категорий происшествий и в т числе относимых к группе предупрежденных, то-есть не повлекших за собою каких-либо про шествий, кроме нарушения установленных Правил Технической Эксплоатации.

Принятый НКПС и указанный в таблице измеритель количества происшествий (число пр шествий при движении на 100 000 поездо-километров), при анализе работы дороги в этом от шении за весьма длительный период, может дать недостаточно точное освещение вопроса причине введения в эти годы локомотивов более мощных серий и повышение поэтому длины тоннажа поездов. Поэтому представляется целесообразным, наряду с рассмотрением количест происшествий, происходящих на определенный пробег поездов, подвергнуть рассмотрению так количество происшествий, происходящих на пробег вагонов, то-есть на 1 000 000 вагоно-ки метров. Эти данности выражаются в следующих цифрах:

1923/24 год	2,4
1924/25 „	3,2
1925/26 „	4,3
1926/27 „	4,7
1927/28 „	4,0
1928/29 „	4,5
1929/30 „	4,9
Особый квартал	9,7
1931 год	8,2
1932 „	5,5

Видим постепенное возрастание количества происшествий, приходящихся на 1 000 000 ваго километров, по отдельным годам до 1929/30 г. включительно. Затем происшествия дают рез скачок вверх за междугодовой квартал 1930 года и в течение 1931 года, в дальнейшем э измеритель опять резко снижается и приближается к данностям за 1929/30 год.

Обращаясь к более детальному рассмотрению происшествий по их родам, необход ознакомиться с цифровым материалом таблицы № 2.

Из приведенного анализа видим следующее возрастание происшествий по отдельным гр пам за десятилетие: 1) по столкновениям поездов — увеличение в три раза, 2) по столкновени при маневрах (41 и 193) рост почти в пять раз, 3) количество сходов поездов оставал почти на одном уровне до 1931 года, в последнее трехлетие эта категория резко увеличила 4) сходы на станциях и при маневрах возрасли в пять раз, 5) наезды на дрезины вагонет

дводы и крупный рогатый скот возрасли в четыре раза, 6) разрывы поездов по количеству учаев обнаружили резкие колебания по отдельным годам: в 1924 году — 91 случай, 1925 году — 320 случаев, соответственный измеритель: 2,6 и 7,3 случая, еще более резкое еличение в 1927 г. — 863 случая и на измеритель 13,8 случаев, в последующие годы метна тенденция к снижению, 7) случаи порчи паровозов значительно возрасли в 1931 году — 22 случая против 198 случаев в 1930 году, и на этом высоком уровне оставались в течение следнего трехлетия.

Расследования указанных категорий происшествий констатируют следующие причины:

1) Столкновения поездов происходят главным образом по вине станционных и поездных игад, что говорит за небрежность и недисциплинированность агентов;

2) По столкновениям при маневрах причина та же;

3) Продолжающийся рост сходов поездов, нередко вызывающих особо тяжелые последствия к по материальным убыткам, так и по перерыву движения, сигнализирует о растройстве пути ходы в кривых) и неудовлетворительном состоянии подвижного состава.

4) Сходы на станциях и при маневрах указывают на плохое состояние стрелочных пере-здов, а частью на неправильное или небрежное управление стрелочными переводами.

5) Наезды на дрезины вагончики, подводы и крупный скот зависят от невнимательной ды машинистов, а также по причине оставления скота в полосе отчуждения без присмотра; мимо того по вине посторонних лиц при переездах через полотно железной дороги.

Обращаясь к более общему вопросу: почему на Мурманской железной дороге так много роисшествий? — следует отметить следующие основные причины. За последние годы к дороге или предъявлены значительно повышенные требования по перевозкам. Это вынуждало иногда прощение правил технической эксплоатации. Присоединяя к этому некоторую изношенность движного состава, путевых и прочих технических обустройств, получаем общий комплекс ричин происшествий, не зависящих всецело от работы агентов. Что же касается причин другой, лее значительной категории происшествий, а именно — зависящих от работы самих агентов, основные причины заключаются в следующем. Недостаток рабочей силы в районе дороги ивел к необходимости замещения вакантных должностей: машинистов, их помощников, на-льников станций агентами с недостаточным практическим стажем и весьма слабыми теоре-ческими познаниями. На должностях младших агентов появилась не имеющая специфических выков крестьянская масса. На увеличении происшествий сказались текучесть командного состава слабая предварительная подготовка его, а также неудовлетворительное состояние труддисци-лины среди работников транспорта.

Обращаемся к данным таблицы № 3.

Из таблицы видим, что процент разрывов поездов к общему количеству происшествий стиг высшей точки в 1929 году (48%), затем эта категория происшествий резко снижается остается в 1932 и 1933 годах почти на одном уровне (16 и 18,2%). Другая значительная тегория происшествий — сходы при маневрах — в процентном отношении по отдельным годам леблется и поэтому не может быть подмечено определенной тенденции к снижению или воз-станию. Следующий род происшествий под рубрикой „прочие происшествия при движении" особого квартала 1930 года стабилизировался на весьма высоком уровне, составляя в среднем оло половины всего количества происшествий. Объяснение этому явлению приведено выше. угие наименования происшествий, перечисленные в этой таблице, являются малочисленными обнаруживают явную тенденцию к уменьшению их удельного веса среди всех происшествий.

Обращаясь к материальным убыткам от происшествий, из данных таблиц № 4 видим, о в среднем ежегодно выводилось из строя с теми или иными повреждениями около 100 паро-зов, 40 классных вагонов и свыше 1 000 товарных вагонов. При этом данности о потерпев-их крушения паровозах и классных вагонах обнаруживают значительные колебания по отдель-м годам. Количество поврежденных вагонов товарного парка особенно резко возрасло в 1931 году 364 вагонов), против 1930 года (680 вагонов), затем заметна некоторая тенденция к снижению.

Финансовые убытки от происшествий при движении за 10 лет выразились в общей сумме 295 398 рублей, то-есть в среднем в год свыше 500 000 рублей. Убытки от происшествий е движения, главным образом, от пожаров, начинают достаточно точно учитываться лишь 1927 года, определяясь средней годовой за 1927—1933 г.г. — суммой 84 651 рубль. Столь сокая годовая данность получается вследствие крупного ущерба, причиненного дороге пожаром стерских на станции Званка в 1926/27 году, при исключении этого года получается средне-овая цифра — 34 008 рублей.

Подробные данные о полном перерыве движения, как результате крушений, имеются лишь последние три года и выражаются в средне-годовой цифре 577 часов, при чем восстановле-е движения в 1933 году происходило значительно быстрее по сравнению с 1932 годом (771 час—

1932 год и 528 часов — 1933 год). Это свидетельствует об улучшении организации вспомо тельных поездов и более успешной их работе.

В таблице № 5 происшествия разбиты на категории по причинам их возникновени Сопоставляя эти данности с таблицей № 1 находим, что **71,3% всех происшествий за ра сматриваемый период произошло в результате неправильных действий агентов**, неисправности подвижного состава 10,2%; по неисправности пути 0,87%, по прочим стихи ным и случайным причинам 16,9%. При этом абсолютное количество происшествий по указа ным графам за исключением графы „по неисправности пути" — прогрессивно возрастает с 19 по 1931 год, затем заметное снижение, особенно по графе „прочих", в 1933 году, по сравн нию с 1931 годом снижение выразилось в 42,9%.

Что касается происшествий, отнесенных к неисправностям пути, то таковые колебали по отдельным годам в пределах от 13 случаев (1924 год) до 40 (1932 год). При распределен происшествий по категориям причастных агентов отдельных служб, средние данные показыва что 54% всего количества происшествий явились результатами неправильных действий агент паровозной и вагонной служб (сюда же отнесены разрывы), 12,9 происшествий относятся к ве агентов эксплоатации и значительно меньшее количество за счет агентов других служб.

Мероприятиями к снижению происшествий, общими в отношении агентов всех слу являются следующие:

1) Проведение технического минимума и привлечение к ответственности лиц, уклоня щихся от учебы; издание соответствующих программ, норм, памяток, пособий и т. п.

2) Дальнейшее внедрение дисциплинарного устава.

3) Пропуск через психо-физическую проверку агентов, связанных с движением поезд и, в первую очередь, машинистов, их помощников, машинистов — наставников, диспетчер дежурных по станции и т. п.

4) Привлечение широкой общественности и транспортной печати к активному участ в борьбе с крушениями.

5) Улучшение бытовых условий, как-то: предоставление жилой площади вблизи ме работы, обеспечение топливом, светом, водой, улучшение снабжения продовольствием и т.

По поводу проделанной за последние годы работы в отношении усиления безопасно движения по отдельным службам надлежит отметить следующие мероприятия:

Усилен систематический инструктаж паровозных бригад по ведению поездов на небла получных по обрыву перегонах. Вместе с тем запроектирована памятка машинисту по безоп ному ведению поезда. Произведена проверка подходов к семафорам станций, расположенн в неблагоприятных условиях. Приступлено к установке предупредительных дисков перед сема рами, видимость коих недостаточно удовлетворительна. При помощи опытных поездок дина метрического вагона обследованы и прокорректированы места перегонов наиболее опасные разрыву поездов. На основании полученных результатов соответствующие километры будут ос указываться на сокращенном профиле. В целях прекращения остановок поездов на перего по тяжести составов, произведена фактическая проверка динамометрическим вагоном допустим к обращению весовых норм в зимнее время. Имея в виду недостаток тормазных средств в ведении поездов на участке Хибиногорск — Апатиты, выработан специальный способ к увели нию сопротивления поездов на указанном участке, путем навешивания пролетных трубок нетормозные вагоны. Издан продольный профиль пути от станции Рыбацкое до станции Пет заводск для руководства машинистов. Производилось частичное смягчение профиля и сокраще количества пучинистых мест путем замены суглинка песком. На 3-м районе при трудных п ходах к станциям установлены особые щиты, указывающие машинисту место положения семаф за 1 500, 1 000 и 500 *м*. Все семафоры при затяжных уклонах к станциям ограждены пре предительными электрозаводными дисками. На станциях 3-го района введена ключевая зави мость входных стрелок с семафорами по системе работника Мурманской железной дороги т. Финаг В дальнейшем эта система предполагается к введению на некоторых станциях других райо Введено движение поездов по блокировочной системе на участке Званка — Волховстрой, с пос дующим распространением на соседние перегоны. На станциях участка Званка — Петрозаво установлены приборы т. Прозоровского для автоматического обмена жезлов. Улучшено положе дела с обеспечением дороги приборами для подклинивания подвижного состава (башмаки сист „Бюссинга"). Пересмотрены отдельные §§ Правил Технической Эксплоатации под углом зре необходимости повышения безопасности движения.

Наряду с осуществленными мероприятиями к снижению происшествий, дорогой выраб подробный план мероприятий по борьбе с происшествиями на 1934 год. Среди таковых наиб шего внимания заслуживают следующие:

1) Производство практических показов и внедрение теоретических инструктивных с седований.

2) На основании особых циркуляров НКПС намечены меры к изжитию случаев излома осей, дышел и поршневых штоков. Приступается к оборудованию ремонтного пункта на станции Лодейное Поле прибором Карпова для обнаружения трещин.

3) В целях общего улучшения работы паровозов проводится борьба за исправное состояние паровозов и, в частности, обязательное присутствие приписных бригад на промывках и проверках их паровозов. Попутно искореняются срывы спаренной езды и проводится энергичная борьба за труддисциплину.

4) Дооборудование вспомогательных поездов недостающим инвентарем.

5) Дальнейшее изучение мест, опасных для благополучного следования поездов.

Несомненно изложенный достаточно подробно перечень проведенных и намеченных к осуществлению мероприятий надлежало бы пополнить основными реконструктивными мероприятиями, обеспечивающими безопасность движения. К таковым следует отнести:

1) Улучшение верхнего строения пути;

2) Полное исправление всех обрывных мест пути;

3) Введение централизованной системы управления стрелок и семафоров на всех станциях;

4) Переход от семафоров к светофорам;

5) Оборудование паровозов приборами, показывающими машинисту профиль пути в мест нахождения поезда и т. п.

Однако, применение подобных мероприятий в условиях недостаточности кредитов, отпускаемых Мурманской дороге, оказывается затруднительным.

Таблица № 1

ПРОИСШЕСТВИЯ

Общее число происшествий с подразделением при движении, вне движения и на измеритель на 100.000 поездо-километ.

	1923/24 г.	1924/25 г.	1925/26 г.	1926/27 г.	1927/28 г.	1928/29 г.	1929/30 г.	Особый квартал 1930 г.	1931 г.	1932 г.	1633 г.	Общее количество за 10 лет
Общее число происшествий . . .	523	819	1.374	1.952	1.411	2 163	3.069	1 490	6.249	5.731	4.955	29.736
В том числе:												
Происшествия при движении . .	470	769	1.316	1 862	1 358	2.085	2.986	2.477	6.216	5.685	4.896	29.119
„ вне движения . .	53	50	59	90	53	78	83	13	33	46	59	617
Число происшествий при движении на 100.000 поездо-километров	12,3	17,8	25,4	29,7	25,0	32,6	35,6	72,7	27,8	39,5	32,6	—
Из всего числа происшествий при движении было:												
Разрывов и столкновений поездов и маневрирующих составов (простых и осложненных сходами или столкновениями) . .	106	395	650	633	515	562	816	289	1.539	1.074	989	7.567
Остальных происшествий	364	374	665	1 229	843	1.523	2.171	1 188	4.677	4.611	3.907	21.552
На 100.000 поездо-*км.* было:												
Разрывов поездов	2,8	9,2	12,5	10,1	9,5	8,8	9,7	12,9	14,3	7,0	6,6	—
Прочих происшествий	9,5	8,7	12,9	19 6	15,5	29,8	25,9	59,8	43,5	32 5	36,3	—

Таблица № 2.

Прочих происшествий 9,5 9,1 12,0

Таблица № 2.

Распределение происшествий по родам и на измеритель на 100.000 поездо-километров

НАИМЕНОВАНИЕ ПРОИСШЕСТВИЙ	ЧИСЛО ПРОИСШЕСТВИЙ																						Общее количество за 10 лет
	1923/24 г.		1924/25 г.		1925/26 г.		1926/27 г.		1927/28 г.		1928/29 г.		1929/30 г.		Особый квартал 1930 г.		1931 г.		1932 г.		1933 г.		
	Абсолютное	На измеритель	Абсолютное	На измеритель	Абсолютное	На измеритель	Абсолютное	На измеритель	Абсолютное	На измеритель	Абсолютное	На измеритель	Абсолютное	На измеритель	Абсолютное	На измеритель	Абсолютное	На измеритель	Абсолютное	На измеритель	Абсолютное	На измеритель	В абсолютных цифрах
Столкновение поездов	23	0,6	26	0,6	33	0,6	44	0,7	8	0,1	15	0,24	28	0,33	10	0,5	67	0,6	66	0,4	63	0,4	383
Столкновение при маневрах .	41	1,2	63	1,5	69	1,3	71	1,1	58	1,1	69	1,1	108	1,3	55	2,2	166	1,5	225	1,6	193	1,2	1.024
Сходы поездов	55	1,5	42	1,0	32	0,6	28	0,4	20	0,4	28	0,44	31	0,37	13	0,64	70	0,7	100	0,7	106	0,7	534
Сходы при маневрах	101	2,2	132	3,1	218	4,2	194	3,1	244	4,5	260	4,1	365	4,3	111	5,46	387	3,6	459	3,2	532	3,5	2.587
Наезды на дрезины, вагонетки, подводы и крупных животных .	27	0,7	36	0,8	48	0,9	56	0,9	74	1,4	62	0,97	90	1,07	17	0,83	109	1,0	139	0,9	113	0,7	645
Разрывы поездов	91	2,6	320	7,4	542	10,6	863	13,8	442	8,1	463	7,18	6,63	7,87	246	11,52	1.396	13,0	969	6,0	898	5,9	6.405
Разрывы при маневрах	12	0,3	53	1,2	80	1,6	92	1.0	68	1,2	89	1,4	140	1,7	38	1,3	114	1,0	80	0,5	74	0,5	840
Порча паровозов	61	1,4	24	0,6	77	1,5	103	1,7	91	1,7	128	2,0	198	2,4	102	5,0	422	4,0	453	3,1	446	3,0	1.964
Предупрежденные случаи (проезды станций и закрытых семафоров, приемы и отправление поездов по неправильному маршруту и т. д.)	24	0,6	29	0,7	52	1,0	89	1,4	32	0,6	99	1,5	186	2,2	65	3,2	165	1,5	195	1,3	324	2,1	1.204
Прочие происшествия при движении	34	1,0	19	0,4	137	2.7	289	4,7	295	5,4	819	12,61	1,123	13,4	813	39,47	3 256	30,3	2 926	13.4	2061	13,6	11.194
Пожары в поездах	11	0,3	25	0,6	23	0,4	27	0,4	15	0,3	40	0,62	33	0,39	4	0,2	32	0,3	25	0,1	30	0,3	228
Пожары вне поездов	47	—	43	—	52	—	87	—	51	—	64	—	80	—	13	—	32	—	46	—	58	—	419
Прочие происшествия вне движения .	6	—	1	—	7	—	3	—	2	—	14	—	3	—	—	—	1	—	—	—	1	—	44
Поломка осей без схода	1923—1926 г. отдельного учета не велось. Включались в число прочих				4	0,1	6	0,1	11	0,2	13	0,2	21	0,25	3	0,14	24	0,2	48	0,3	56	0,3	186

Таблица № 3

Распределение происшествий при движении и вне движения по родам в %% к общему количеству

НАИМЕНОВАНИЕ ПРОИСШЕСТВИЙ	1923/24 г.	1924/25 г.	1925/26 г.	1926/27 г.	1927/28 г.	1928/29 г.	1929/30 г.	Особый квартал 1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.
Разрывы поездов	17	39	40	44	30	48	23	14	22	16	18,2
Сходы при маневрах	19	16	16	10	16	4	11	8	6	8	10,7
Прочие происшествия при движении	8	3	10	15	20	5	37	55	52	51	42,1
Разрывы при маневрах	2	6	6	5	7	2	4	3	2	2	1,5
Порча паровозов	10	3	5	5	7	6	6	7	6	8	9,1
Столкновения при маневрах	8	8	5	4	4	2	3	3	3	4	3,7
Пожары вне поездов	9	6	4	4	3	2	2	1	0,5	1	1,2
Предупрежденные случаи	5	4	4	4	3	20	6	4	3	3	6,6
Наезды на препятствия	5	4	3	3	5	10	2	1	2	2	2,3
Столкновения поездов	4	3	2	2	1	3	1	1	1	1	1,3
Сходы поездов	11	5	2	2	2	6	1	1	1	2	2,1
Пожары в поездах	2	3	2	1	1	1	1	1	0,5	1	0,1
Прочие происшествия вне движения	0	0	0,5	0	0	0	1	0	0	0	—
Поломки осей	1923/25 г. отдельно учета не велось и включал. в прочие.			1	1	1	1	1	1	1	1,1
Разрывы поездов	17	39	40	44	—	30	48	23	14	—	—

Таблица № 4.

Последствия от происшествий

Род последствий от происшествий	1923/24 г.	1924/25 г.	1925/26 г.	1926/27 г.	1927/28 г.	1928/29 г.	1929/30 г.	Особый квартал 1930 г.	1931 г	1932 г.	1933 г.	Итого за 10 лет
1. Повреждено												
Паровозов . .	75	57	136	150	135	50	53	9	81	136	190	—
Пассаж. вагонов . .	15	34	41	38	54	28	44	7	39	55	47	—
Товарн. вагонов . .	375	822	1.252	1.586	846	435	680	491	2.364	2.347	2.072	—
2. Убытки												
От происшествий при движении . .	95.757	120.767	355.794	332 979	164.590	116.614	369.724	251.257	672.806	1.245.223	1.265.106	—
От происшествий вне движения.	57.759	241.178	—	350.466	32.983	78.766	26.857	26.092	20.391	36.814	27.370	—

Таблица № 5.

Причины происшествий

Род последствий от происшествий	1923/24 г.	1924/25 г.	1925/26 г.	1926/27 г.	1927/28 г.	1928/29 г.	1929/30 г.	Особый квартал 1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.	Итого за 10 лет
По вине железнодорожных агентов .	362	570	955	1.455	884	1.474	2.175	1.211	4.332	4.162	3.607	—
По неисправности подвижного состава	46	153	204	219	186	224	394	110	507	522	528	—
По неисправности пути	13	24	18	19	37	38	20	6	19	40	36	—
По прочим стихийным и случайным причинам	102	72	197	259	304	427	480	163	1.358	951	725	—
В том числе:												
По вине агентов тяги	187	379	689	1.192	533	1.101	1.654	1.010	3.481	3.233	—	—
По вине агентов движения	134	145	191	200	142	210	396	149	656	740	—	—
По вине агентов пути	31	27	67	44	86	126	81	24	69	146	—	—
По вине прочих агентов	10	19	8	19	23	37	74	28	126	53	—	—

Финансы

Выполнение сметы эксплоатации характеризуется 6-ю таблицами, в которых показаны за последнее десятилетие доходы и расходы эксплоатации, отдельные статьи расходов, коэффициенты эксплоатации и себестоимость перевозок.

Таблица № 1. — Доходы эксплоатации увеличились за десятилетие почти в 11 раз, причем это увеличение неравномерно по отдельным статьям дохода. Так доход от перевозки грузов, составляющий в среднем 60% от общей суммы дохода, увеличился в $1^1/_2$ раза, что при понижении средней ставки дохода с 1 *т/км* (1,24 коп. в 1923/24 году и 1,09 коп. в 1933 году), всецело должно быть отнесено к увеличению размеров перевозок. Доход от перевозки пассажиров, составляющий в среднем 25% от всего дохода увеличился почти в 30 раз, что объясняется с одной стороны повышением средней ставки дохода, с 1 пассажиро-*км* в 3 раза (0,95 коп. в 1923/24 году и 2,82 коп. в 1933 году), а с другой — ростом почти в 10 раз размеров перевозок пассажиров. Доход от дополнительных сборов повысился почти в 4 раза, а прочие доходы, независящие от размеров перевозок,— в 13 раз. Таким образом можно констатировать, что в основном рост доходов шел за счет увеличения количества перевозок и лишь в некоторой части — за счет повышения ставки дохода за перевозку пассажиров. Последнее особенно сказалось начиная с 1931 года, когда доходная ставка с 1 пассажиро-*км* увеличилась почти вдвое против предыдущих лет, в связи с значительным повышением в 1931-32 годах тарифа за перевозку пассажиров.

Таблица № 2. — Общая сумма расходов эксплоатации увеличилась за десятилетие в 6 раз. По отдельным элементам расходов это увеличение составляет: по зарплате — в 8 раз, по топливу для паровозов — в 8,5 раза, по материалам — в 2 раза и по „прочим расходам“ — в 3 раза.

Большее увеличение расходов по зарплате объясняется незначительным (45%) удельным весом этих расходов в первый год десятилетия — 1923-24 год, с тем, что в последующие годы доля этих расходов приобретает устойчивый процент в цифре 60 — 65%, при среднем за десятилетие в 60%.

Удельный вес расходов на топливо для паровозов, составляя за первые 8 лет 10—15%, с 1931 года увеличивается до 20 — 22%, в связи с включением в цену на топливо стоимости провоза его по железным дорогам, сначала, в прямом сообщении, а затем и в местном. Расход материалов в первые шесть лет составлял 15 — 20% общей суммы расходов эксплоатации, с 1929-30 года доля этого расхода резко снижается (до 10%), в связи с исключением из сметы эксплоатации расходов по капитальному ремонту и особенно реновации, в которых удельный вес расходов материалов имеет превалирующее значение. Удельный вес „прочих расходов“ составлял в среднем за десятилетие 12%, за последние годы обнаруживает тенденцию к некоторому снижению, что может быть объяснено так-же исключением из сметы эксплоатации расходов по реновации, в составе которых по графе „прочие расходы“ проходили расходы по оплате счетов за приобретаемые инвентарь и оборудование, взамен износившихся. Увеличение удельного веса „прочих“ расходов в 1933 году до 13% объясняется системой отнесения расходов по элементам (затрат) когда в рубрике „прочих“ расходов учитывалась продукция вспомогательных производств (электростанции, водокачки и так далее).

Таблица № 3. — Зарплата по текущему ремонту паровозов и вагонов на 1 000 паровозо-*км* и вагоно-осе-*км* за десятилетие увеличилась на 20—25%. Учитывая, однако, что средняя месячная ставка зарплаты для работников Службы Тяги за этот же период возросла в три с лишним раза (в 1924-25 году —70 рублей, в ноябре месяце 1933 года — 230 рублей) необходимо признать, что затрата рабсилы на ремонт подвижного состава значительно снизилась, что отчасти может быть отнесено за счет поднятия производительности труда, а отчасти — за счет занижения норм, повлекшего за собой ухудшение качества ремонта, каковое обстоятельство и отмечено в постановлении СНК и ЦК ВКП(б) от 3 июля 1933 года.

Расход материалов и „прочие расходы“ по ремонту подвижного состава возросли за последние годы десятилетия в 2 с лишним раза, что объясняется изменением системы учета, когда на прочие расходы падает рабсила и материалы по счетам мастерских и заводов.

Расходы на текущий ремонт путевых устройств и зданий имеют тенденцию к некоторому увеличению, но при условии увеличения протяжения дороги (с 1 750 до 2 400 *км*) и роста ставок зарплаты и цен на материалы фактически эти затраты скорее уменьшаются, чем увеличиваются.

Расходы по борьбе с атмосферными явлениями возрасли в несколько раз, что может быть объяснено с одной стороны не полнотой учета этих расходов до 1931 года, когда расходы по содержанию штатных ремонтных рабочих, занятых на снегоборьбе, относилась не на заказ „борьба с атмосферными явлениями“, а на заказ „ремонт пути“, а с другой — увеличением протяжения дороги и ростом средней ставки заработной платы.

Таблица №№ 4 и 5. — Расходы эксплоатации на 1 *км* эксплоатационной длины увеличились в 6 раз и на 1 поездо-*км* на 60%. На 1 приведенный *км* расходы снизились на 40%. Это снижение в значительной степени должно быть отнесено за счет усиления и лучшего использования подвижного состава, так как при увеличении перевозок в приведенных тонно-*км* в 13 раз, пробег поездов увеличился всего лишь в 5 раз. Доход на 1 приведенный тонно-*км* увеличился на 70%, что при условии понижения ставки дохода от перевозки грузов, всецело относится к увеличению ставки дохода от перевозки пассажиров (в 3 раза).

Коэффициент эксплоатации (отношение валового расхода к валовому доходу) снизился на 63%.

Переломным в этом отношении явился 1928-29 год, когда коэффициент эксплоатации приблизился к единице, со следующего 1929-30 года он снижается до 0,78 и на этом уровне остается все последующие годы.

Таблица № 6. — Себестоимость 1 *т/км* с 1925-26 года снизилась с 2,16 копейки до 1,52 копейки, то-есть на 30%. Необходимо отметить, что при средней ставке дохода за десятилетие в 1,25 копейки с тонно-*км*, расходы по перевозке грузов только перекрываются доходами от них, без какого либо чистого дохода. Себестоимость 1 пассажиро-*км* снизилась за тот же период на 54%. Такое значительное снижение всецело должно быть отнесено за счет уплотнения населенности пассажирских вагонов, каковая в 1932 году возросла до 10 человек на ось против 3,7 человека в 1925-26 году. При средней ставки дохода с 1 пассажиро-*км*, достигающей в последние годы 2,5 копейки, доходы от перевозки пассажиров значительно превышают расходы, связанные с ними, и это обстоятельство обусловило снижение коэффициента эксплоатации в последние годы до 0,85.

Таблица № 1.

ДОХОДЫ ЭКСПЛОАТАЦИИ (в тыс. руб.)

ГОДЫ	Доходы, зависящие от размеров перевозок грузов и пассажиров							Прочие доходы, не зависящие от размеров перевозок грузов и пассажиров							Всего дохода
	От перевозки грузов		От перевозки пассажиров		Дополнительные сборы	Итого доходов, зависящих от размеров перевозок	% от общей суммы дохода	Телеграфный и телефонный сборы	Аренда подвижного состава	Аренда проч. имущества	Штрафы	Проч. доходы, не вошедшие в предыдущие пункты	Итого проч. доходов, не зависящих от размеров перевозок	% от общей суммы дохода	
	Сумма	Ставка с 1 т-км (в коп.)	Сумма	Ставка с 1 пасс.-км (в коп.)											
1923/24 .	7.027,2	1,24	1.470,1	0,95	1.106,4	9.603,7	92	14,0	415,9	330,2	—	112,7	872,8	8	10.476,5
1924/25 . .	9.130,6	1,19	1.948,5	1,07	1.006,0	12.085,5	75	38,4	55,5	403,6	211,8	3.171,4	3.880,7	25	15 966,2
1925/26 . .	12.508,8	1,24	2.434,2	1,20	1.117,1	16 060,1	94	30,0	47,9	277,3	12,4	608,6	976,2	6	17.036,3
1926/27 . .	16.919,5	1,18	3.056,4	1,39	1.459,2	21.435,1	93	24,2	24,0	430,4	11,5	1.040,5	1.530,6	7	22.965,7
1927/28 . .	14.361,1	1,34	4.054,6	1,43	1 591,9	20.007,6	91	97,0	—	326,1	—	1.452,0	1.975,1	9	21.882,7
1928/29 . .	21.137,4	1,40	5.379,0	1,36	2 816,2	29 332,6	93	36,3	—	404,0	—	1.543,7	1.984,0	7	31.316,6
1929/30 . .	28.511,9	1,37	10.194,4	1,42	4.280,9	42.987,2	93	184,3	—	441,7	—	2.463,2	3.089,2	7	46.076,4
IV квартал 1930 г..	не распределялся					13.040,6	93	61,9	—	60,6	—	817,9	940,4	7	13.981,0
1931 . . .	39.896,5	1,26	19.234,2	2,06	2.064,2	60.695,9	95	228,1	836,4	334,9	1.059,0	702,7	2.961.1	5	63.657,0
1932	53 555,0	1,30	31 739,9	2,28	6.428,8	91.723,7	91	305,2	1.595,9	1.315,7	1.606,9	4.656,4	9 480,1	9	101.203,8
1933	52.460,5	1,09	41.243,1	2,82	3.828,1	97.531,7	82	313,5	2.290,7	1.880,6	3.371,3	3.797,6	11 653,7	11	109 185,4
Средне-взвешенный за весь период 1923/24—1933 г. .	—	1,25	—	2,02	—	—	88	—	—	—	—	—	—	12	100

Таблица № 2.

РАСХОДЫ ЭКСПЛОАТАЦИИ ПО ЭЛЕМЕНТАМ ЗАТРАТ (в тыс. рублей)

ГОДЫ	Зарплата (с начислениями)		Топливо для паровозов		Материалы		Прочие расходы		ИТОГО
	Сумма	В % от общей суммы за год	Сумма	В % от общей суммы за год	Сумма	В % от общей суммы за год	Сумма	В % от общей суммы за год	
1923/24	7.163,5	45	2.289,3	14	2.787,3	18	3.680,8	23	15.920,9
1924/25 . . .	11.593,0	60	1.662,8	9	3.919,8	20	2.108,0	11	19.283,6
1925/26	16.989,0	63	2 928,1	11	3.706,4	14	3.334,0	12	26.957,5
1926/27	20.310,9	61	3.806,3	12	3.733,4	11	4.729,3	16	32.579,9
1927/28	19.572,2	65	3.080,3	10	4.978,9	16	2.590,9	9	30.222,3
1928/29	20.755,0	63	3.971,9	12	5.546,8	17	2.740,0	8	33.013,7
1929/30	23 597,4	65	5.445 4	15	3.672,1	10	3 539,6	10	36.254,5
1 квартал 1930 г.	6.826,9	61	1.056,6	10	2.001,6	18	1.226,5	11	11.111,6
1931	31.669,3	65	8.705,0	18	4.122,0	8	4.197.7	9	48.694,0
1932	43.890,1	55	17.208,4	22	11.055.6	14	7.474,5	9	79 628,6
1933	55.059,2	59	20 771.1	22	5 715,5	6	11.500,0	13	93:045,8
Средний взвешенный % за весь период 1923/24—1933	—	60	—	16	—	12	—	12	100

Таблица № 3.

ОТДЕЛЬНЫЕ СТАТЬИ РАСХОДА ЭКСПЛОАТАЦИИ ПО РЕМОНТУ И СОДЕРЖАНИЮ ИМУЩЕСТВА

ГОДЫ	Зарплата по текущему ремонту паровозов на 1000 пар.-ваг.-км (в руб.)	Тоже материалы и прочие расходы	Зарплата по текущему ремонту товарных вагонов на 1000 ваг.-осе-км (в рублях)	Тоже материалы и прочие расходы	Зарплата по текущему ремонту пассажирских вагонов на 1000 ваг.-осе-км (в рублях)	Тоже материалы и прочие расходы	Расход на текущий ремонт искусственных сооружений (в тыс. руб.)	Расход на текущий ремонт зданий (в тыс. рубл.)	Расход на борьбу с атмосферными явлениями (в тыс. рубл.)	Расход на текущий ремонт земляного полотна (в тыс. рубл.)	Расход на текущий ремонт верхнего строения пути (в тыс. рубл.)
1924/25	78,4	53,2	1,01	0,99	0,81	0,90	79,0	215,0	48,8	12,9	По номенклатуре сметы отдельно не учитывался и не выделялся.
1925/26	100,0	51,7	1,15	0,91	1,97	1,27	73,4	173,1	125,7	22,0	
1926/27	51,5	30,7	0,85	1,14	1,83	0,66	61,0	339,4	134,0	12,0	
1927/28	45,5	39,7	1,23	1,11	1,42	0,98	51,0	322,0	394,0	64,0	
1928/29	49,7	40,8	0,71	0,84	1,06	0,77	70,9	189,0	505,4	100,0	
1929/30	53,7	53,0	0,62	0,76	0,88	0,68	125,0	306,0	316,0	87,4	849,0
1 квартал 1930 г.	79,9	46,0	0,79	0,99	0,95	0,58	26,9	225,7	58,5	17,6	247,0
1931	78,7	77,6	0,82	1,67	1,39	1,66	93,2	295,6	866,2	58,7	1.060,5
1932	135,6	70,5	1,59	1,58	1,27	1,39	149,6	366,0	1.091,4	118,3	1.326,3
1933	95,0	128,0	1,04	1,67	0,95	2,30	142,8	407,4	1.075,7	58,6	1.750,3

Таблица № 4.

ОБЩИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПО РАСХОДАМ И ДОХОДАМ ЭКСПЛОАТАЦИИ

Г О Д Ы	Расходы на 1 км. эксплоатационной длины (в рублях)	Расходы на 1 поездо-км. (в рублях)	Расход на 1 приведенный тонно-км. (в копейках)	Доход на 1 приведенный тонно-км. (в копейках)	Коэффициент эксплоатации
1922/23	6 546	3,85	2,46	1,05	2,35
1923/24	9.092	4,07	2,21	1,45	1,52
1924/25	11.013	4,92	2,02	1,67	1,21
1925/26	15.369	5,72	2,22	1,40	1,58
1926/27	18.575	5,67	1,97	1,39	1,42
1927/28	17.075	5,99	2,22	1,60	1,38
1928/29	18.662	5,53	1,73	1,64	1,05
1929/30	20.448	4,67	1,29	1,64	0,78
IV квартал 1930	6.190	5,77	1,51	1,90	0,80
1931	27.173	5,09	1,14	1,50	0,76
1932	34.486	6,06	1,38	1.76	0,78
1933	38 490	6,20	1,48	1,75	0,85

Таблица № 5.

% ОТНОШЕНИЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ПО РАСХОДАМ И ДОХОДАМ ЭКСПЛОАТАЦИИ ПО ГОДА

(1922/23 г. принимается за 100)

Г О Д Ы	Себестоимость 1 приведенного тонно-км.	Доход на 1 приведенный тонно-км.	Коэффициент эксплоатации
1922/23	100	100	100
1923/24	90	138	64
1924/25	82	159	51
1925/26	90	133	67
1926/27	82	133	60
1927/28	90	152	58
1928/29	70	156	45
1929/30	52	156	33
IV квартал 1930	61	181	34
1931	46	143	32
1932	56	167	33
1933	60	166	36

Таблица № 6.

СЕБЕСТОИМОСТЬ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ И ГРУЗОВ

Г О Д Ы	Себестоимость 1-го пассажирск.-км (в копейках)	Себестоимость 1 тонно-км (в копейках)
1925/26	3,01	[2,16
1926/27	3,05	1,83
1927/28	3,15	2,20
1928/29	1,92	1,70
1929/30	1,20	1,24
1931	1,08	1,16
1932	1,29	1,41
1933	1,39	1,52

Таблица № 1.

ОСНОВНОЕ ИМУЩЕСТВО ДОРОГИ

ДЛИНЫ И ВЕРХНЕЕ СТРОЕНИЕ ПУТИ

	НА 1-е ОКТЯБРЯ								НА 1-е ЯНВАРЯ			
	1923 г.	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г.
Средняя эксплоатационная длина (км.)	1.745	1.751,07	1.751,07	1.754,25	1.754,25	1.769,71	1.769	1.773	1.794,99	1.792,33	2.410,71	2.409,22
Протяжение вторых путей (км.)	7,95	7,95	7,95	8,19	8,19	Сведений		нет	35,03	57,65	57,65	57,65
Развернутая длина главн. путей (км.)	1.741	1.750	1.759,03	1.755,59	1.754,15	1.775	1.775	1.795	1.833,29	1.852,16	2.479,38	2.477,81
Общее протяжение станцион. путей (км.)	467	470	488,43	509,39	515,00	517,95	524	530	536,54	548,90	821,00	838,16
Приведенная длина всех путей (км.)	1.963	2.046	2.055,37	2.071,76	2.075,05	2 096,94	2 088	2.084	2.080	2.121,87	2.847,01	2.875,63
Протяжение линий, подлежащих ограждению снеговыми щитами (км.)	413	380	353	353	353	345	340	328	322	315	354	354
Число стрелочных переводов (компл.)	1.462	1.445	1.512	1.460	1.520	1.710	1.711	1.800	1.798	2.038	2.666	2.758
Общее количество лежащих в пути шпал (тыс. шт.)	3.164	3.145	3.221	3.248	3.311	3.297	3.297	3.318	3.339	3.460	4.296	4.332
Из них пропитанных	49,5	52,7	56,2	42,8	31,0	23,7	149,5	213,0	364,4	603,1	913,3	990,2
Длина главных путей (км): а) с рельсами типа II-а	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,36	3,36	3,50
б) с рельсами типа III-а	785	837	847	859	869,73	871,45	888,37	904,59	925,62	1.084,54	1.370,18	1.413,25
в) с рельсами легче III-а	956	913	912	896	884,42	903,55	886,63	890,41	907,67	764,26	1.105,84	1.064,56

Примечания: 1) Средняя эксплоатационная длина вычислена за операционный период, предшествующий дате, указанной в таблице.

2) Резкое изменение данных на 1 января 1933 г. объясняется присоединением к Мурманской ж. д. в 1932 году двух новых линий: Тихвин—Череповец и Будогощь—Овинище.

3) Увеличение количества пропитанных шпал, начиная с 1929 года; объясняется вводом в эксплоатацию с этого года шпалопропиточного завода на ст. Масельская.

Таблица № 2.

ИСКУССТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ

	НА 1-е ОКТЯБРЯ								НА 1-е ЯНВАРЯ			
	1923 г.	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г.
Протяжение мостов (пог. метр.)	20.766	20.642	20.782	20.782	20.805	20.736	20.718	20.295	18.631	18.782	20.779	20.649
Из них:												
1) металлических	3.210	3.283	3.423	3.423	3.563	4.369	4.414	4.451	6.033	6.209	7.792	7.920
2) каменных и бетонных	—	—	—	—	—	—	—	—	56	58	107	107
3) железобетонных	62	64	64	64	74	74	74	155	155	161	228	228
4) деревянных	17.494	17.295	17.295	17.295	17.168	16.293	16.230	15.689	12.387	12.354	12.652	12.394
Протяжение фильтрующих дамб (пог. метр.)	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.618	1.618	1.618

Примечания: 1) Уменьшение количества деревянных мостов объясняется тем, что бассейны в районе линии Петрозаводск — Мурманск были слабо исследованы, и, следовательно, нужда в том или ином мосте не была выяснена. Впоследствии оказалось возможным уничтожить некоторые мосты, заменив их насыпью или трубой.

2) Из фильтрующих дамб наиболее значительной является дамба на 1.155—1.157 клм. (Проливы) протяжением 1.500 метр.

3) Из наиболее крупных мостов можно отметить следующие:

а) железный мост через р. Волхов отв. 375 *м.*
б) железный мост через р. Пашу отв. 192 *м.*
в) деревянный мост из 9 ферм через р. Кемь отв. 192 *м.*
г) мост из клепаных железных балок через р. Ниву отв. 177 *м.*
д) железный мост через р. Сясь отв. 162 *м.*
е) деревянный балочный мост через р. Шую отв. 149 *м.*

е) деревянный балочный мост через р. Шую отв. 149 *м.*

ЗДАНИЯ И ПЛАТФОРМЫ

Таблица № 3.

	НА 1-е ОКТЯБРЯ								НА 1-е ЯНВАРЯ			
	1923 г.	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г.
Площадь всех зданий (тыс. *кв. м.*)	341,9	354,2	393,1	467,2	511,7	564,3	612,5	652,5	671,0	767,5	1.069.2	1082,5
Из них: I. **Технические и служебные здания**	121,0	126,2	155,3	215,2	251,6	287,7	318,2	351,0	356,2	413,6	601,8	612,5
В том числе: 1) депо	26,0	26,1	26,0	20,4	23,2	23,0	22,5	22,2	22,1	21,9	34,3	35,0
2) мастерских	6,7	6,7	8,5	9,3	9,6	11,5	13,4	15,8	16,1	17,7	19,1	20,0
3) помещ. для пассажир.	24,4	24,8	23,5	23,9	24,1	25,2	25,7	26,1	26,3	27,3	35.8	36,0
4) помещ. для грузов	19,3	19,8	20,3	21,7	22,4	24,4	27,2	29,1	30,6	34,7	41,5	41,5
5) прочих	44,6	48,8	77,0	139,9	172,3	203,6	229,4	257,8	261,1	312,0	471,1	480.0
II. **Жилые здания**	220,9	228,0	237,8	252,0	260,1	276,6	294,3	301,5	314,8	353,0	467,4	470,0
Площадь платформ — Пассаж. крытые и открытые	Сведений	нет	30,9	30,9	30,9	24,0	22,1	20,5	20,3	24,1	40,1	41,0
Площадь платформ — Грузов. крытые и открытые	5,7	5,7	5,5	5,6	6,1	6,3	6,7	6,8	6,9	8,9	15,7	16,0

СВЯЗЬ И СЦБ.

Таблица № 4.

	НА 1-е ОКТЯБРЯ								НА 1-е ЯНВАРЯ			
	1923 г.	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г.
Общее протяжение линий связи (километров)	1.793	1 782	1.798	1.905	1.940	1.956	1.960	1.988	1.959	2.032	2.738	2.814
Общее протяжение проводов связи и СЦБ (проводо-километров)	11.784	12.805	13.627	14.309	14.448	14.566	14.652	14.885	15.040	16 579	21.550	23.282
Общее количество телеграфных и телефонных устройств (техн. единиц)	Сведений		нет	1.560	3.349	3.240	3.463	3.731	5.060	5.178	7.384	8.567
Общее количество устройств СЦБ (техн. единиц)	Сведений		нет	444	1.219	1.252	1.334	1.582	1.863	4.022	5.291	6.077

Примечание. Резкие изменения в количестве телеграфных и телефонных устройств, а также устройств СЦБ в 1926 — 27 гг. и 1930 — 31 гг. объясняются изменением способа перевода технического оборудования в технические единицы.

Таблица № 5.

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

	НА 1-е ОКТЯБРЯ								НА 1-е ЯНВАРЯ			
	1923 г.	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г.
Инвентарное количество паровозов.												
Пассажирские: Серии С	16 (16)	15 (15)	16 (16)	16 (16)	19 (19)	21 (21)	21 (21)	25 (25)	25 (25)	25 (25)	40 (40)	43 (43)
Серии Н	23 (19,8)	25 (21,5)	26 (22,4)	25 (21,5)	21 (18,1)	20 (17,2)	20 (17,2)	24 (20,6)	24 (20,6)	19 (16,3)	16 (13,8)	20 (17,2)
Серии П	1 (0,6)	1 (0,6)	1 (0,6)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Товарные: Серии Э	20 (20)	56 (56)	56 (56)	56 (56)	56 (56)	56 (56)	56 (56)	75 (75)	75 (75)	95 (95)	156 (156)	194 (194)
Серии Щ	34 (24,1)	28 (19,9)	28 (19,9)	38 (27,0)	43 (30,5)	33 (23,4)	32 (22,7)	35 (24,8)	35 (24,8)	42 (29,8)	45 (31,9)	4 (2,8)
Серии О	258(149,6)	258(149,6)	259(150,2)	213(123,5)	180(104,4)	151 (87,6)	107 (62,1)	107 (62,1)	107 (62,1)	132 (76,6)	148 (85,8)	159 (92,2)
Серии Ы	5 (3,3)	3 (2,0)	3 (2,0)	3 (2,0)	3 (2,0)	3 (2,0)	3 (2,0)	2 (1,3)	2 (1,3)	2 (1,3)	—	—
Серии Х	47 (28,7)	43 (26,2)	43 (26,2)	43 (26,2)	39 (23,8)	38 (23,2)	—	—	—	—	—	—
Серии Ч	14 (7,7)	14 (7,7)	14 (7,7)	—	—	—	—	—	—	—	1 (0,6)	—
Серии Ь	1 (0,4)	1 (0,4)	1 (0,4)	1 (0,4)	1 (0,4)	1 (0,4)	1 (0,4)	1 (0,4)	1 (0,4)	1 (0,4)	1 (0,4)	1 (0,4)
Серии Т	22 (7,9)	22 (7,9)	22 (7,9)	—	—	3 (1,1)	—	—	—	—	1 (0,4)	—
Всего паровозов	441 (278)	466 (307)	469 (309)	395 (273)	362 (254)	326 (232)	240 (181)	269 (209)	269 (209)	316 (244)	408 (329)	421 (350)
Инвентарное количество вагонов пассажирского парка в физич. единиц.	460	490	421	404	359	366	394	466	499	549	595	629
в осях	1.316	1 401	1.190	1.165	1.027	1.047	1.127	1.332	1.427	1.532	1.764	1.886
Инвентарное количество вагонов товарного парка в физич. единиц.	7.000	8.388	8.363	8.574	8.168	7.019	6.076	6.667	6.118	свед. нет	8.347	10.271
в двухосных единицах	свед.	нет	8.679	8.900	с в е д е н и й				н е т		8.757	10.777
из них четырех-осных	свед.	нет	316	326	с в е д е н и й				н е т		410	506

Примечание. Количество паровозов указано в физических единицах; в скобках указано количество паровозов в условных единицах; за единицу приняты пассажирский паровоз серии С и товарный паровоз серии Э.

Таблица № 6.

Примечание. Количество паровозов указано в физических единицах, в сводных указано количество ... принят пассажирский паровоз серии С и товарный паровоз серии Э.

Таблица № 8.

КОЛИЧЕСТВО ХОЗЕДИНИЦ И ВСПОМОГАТЕЛЬНО-ПОДСОБНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ И ИХ ОБОРУДОВАНИЕ

	НА 1-е ОКТЯБРЯ								НА 1-е ЯНВАРЯ			
	1923 г.	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г.
Количество районов (отделений)	3	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3
Количество действ. остановочн. пунктов	90	87	107	Сведений не имеется						151	204	205
Из них: Вне классов	1	—	—							—	3	1
I класса	3	4	2							6	7	9
II класса	3	3	5							3	8	9
III класса	7	7	10							22	32	32
IV класса	57	44	40							47	81	81
V класса	19	23	37							66	65	98
Платформ	—	6	13							7	8	8
Количество дистанций пути	12	9	9	9	9	9	9	21	21	10	14	14
„ путевых околотков	117	100	100	100	100	100	100	—	—	98	130	133
„ путевых обходов	360	310	310	310	310	310	—	—	—	325	427	427
„ дрезин	Сведений не имеется									24	36	40
„ автодрезин	Сведений не имеется									14	22	31
„ переездов	372	360	354	369	369	377	375	401	367	382	649	710
Из них: охраняемых	Сведений не имеется							25	25	36	55	73
Количество дистанций связи	4	3	3	4	4	4	4	6	6	6	8	7
„ электростанций	12	11	10	12	12	11	10	10	9	10	15	16
Их установл. мощность (тыс. кв. часов)	444	482	1.133	1.606	1.961	2.273	2.379	2.537	1.303	1.319	1.700	2.098

	НА 1-е ОКТЯБРЯ								НА 1-е ЯНВАРЯ			
	1923 г.	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.	1934 г.
Количество основных депо	5	4	4	5	5	4	3	7	7	7	10	9
Число стойл в них	Сведений нет					45	53	73	73	90	120	144
Количество оборотных депо	7	6	7	6	6	8	4	4	4	7	10	13
Число стойл в них	Сведений нет					32	20	16	16	16	31	32
Количество вагонных участков	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
„ пунктов осмотра вагонов	24	24	21	18	18	18	18	18	18	18	24	24
„ пунктов обмена вагонов	6	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5
„ водокачек	52	52	52	53	54	54	55	54	54	57	63	63
„ водоемных зданий	54	52	52	53	54	54	58	56	56	57	73	75
„ мастерских пути	Сведений нет					9	9	9	9	9	14	14
„ мастерских Связи	1	1	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—
„ балластных карьеров	25	20	24	18	14	14	12	16	18	20	28	26
„ пунктов погрузочно-разгрузочных работ	80	80	78	78	81	81	81	95	99	105	117	117
Из них механизированных	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Количество материальных складов	7	7	6	6	6	6	6	6	7	8	10	10
„ складов топлива	27	27	23	23	23	23	23	23	28	31	31	31

Цѣна
8 р.00 к.